

AVANÇOS

Didática CONTINENTAL do BRASIL

Edição ilustrada

Série 5.^a

BRASILIANA

Vol. 5

Biblioteca Pedagógica Brasileira

PROJEÇÃO
CONTINENTAL
DO BRASIL

39

Série 5.^a ★

B R A S I L I A N A

BIBLIOTECA PEDAGÓGICA BRASILEIRA

★ Vol. 50

MÁRIO TRAVASSOS

PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL

Prefácio de
PÂNDIA CALÓGERAS

4.^a EDIÇÃO

★

11691

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
São Paulo — Rio de Janeiro — Bahia — Recife — Pará — Porto Alegre

820.124
T779
USP-FEA
320.124
T779

MONOGRAFIAS

PROJECÃO CONTINENTAL DO BRASIL



11691

1947

IMPRESSO NOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL
PRINTED IN THE UNITED STATES OF BRAZIL

NOTA À 4.^a EDIÇÃO

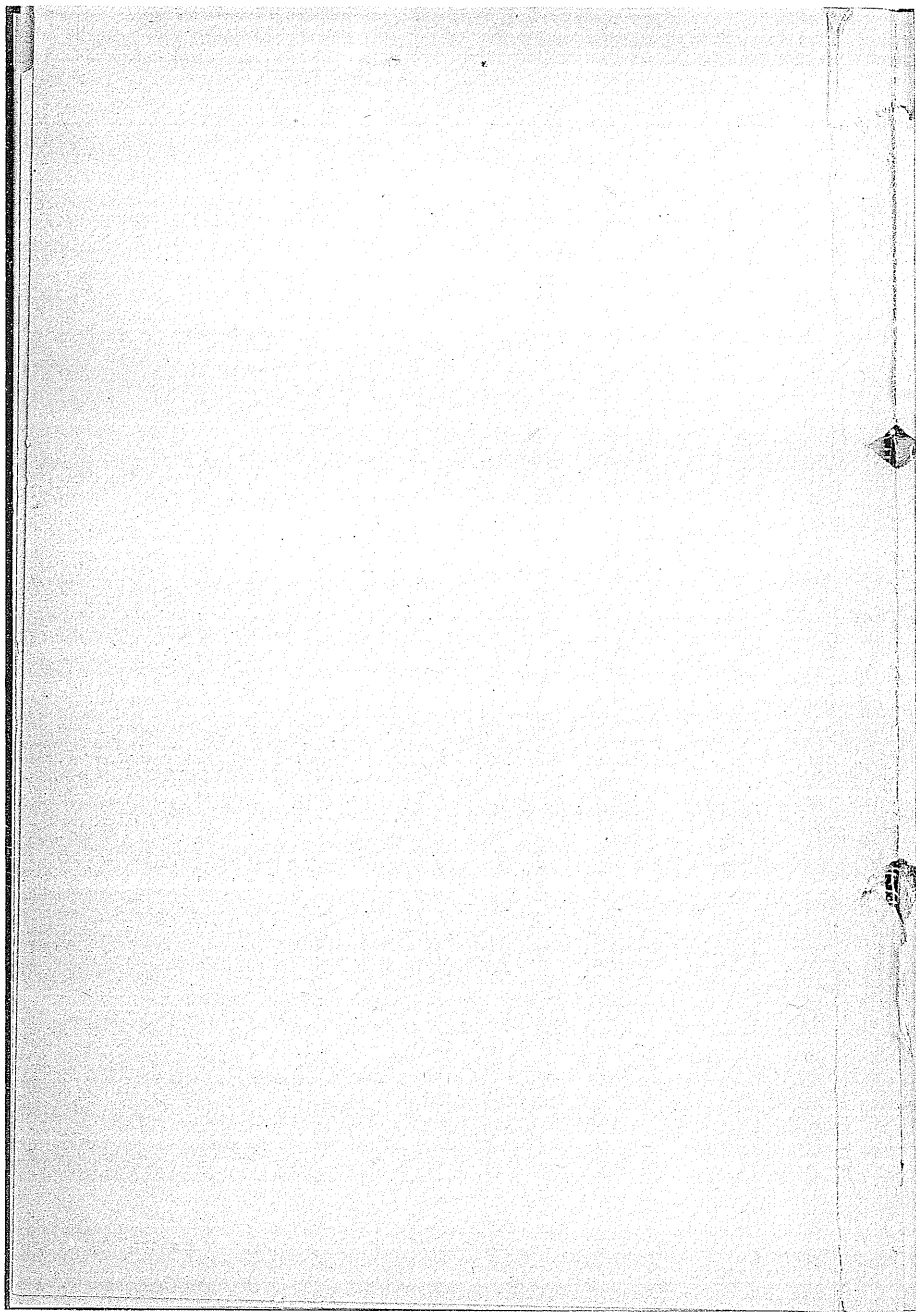
Projeção continental do Brasil, ao aparecer em 4.^a Edição, situa-se em definitivo entre as grandes obras da *Brasiliana*.

Consultado seu autor sobre quaisquer aumentos ou retoques no texto, ficou assentado que a obra seria pura e simplesmente reeditada. Embora os fenômenos de que trata evoluam, fazem-no na mesma direção geral em que foram postos e num ritmo que apenas confirma as teses de *Projeção Continental do Brasil*.

Assim é que *Projeção Continental do Brasil* volta a circular com a mesma alta expressão de seus temas.

S. Paulo — Dez. de 46.

OS EDITORES



INTRODUÇÃO

É preciso ler PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL à luz dos postulados de Geografia Política, pelo menos dos que facilitem a compreensão dos fenômenos geopolíticos apreciados em suas páginas, simplesmente como casos particulares de leis geralmente estabelecidas.

A tendência dos Estados de possuírem várias saídas para o mar, se possível para mares diferentes; a aspiração dos Estados ao domínio da totalidade das bacias hidrográficas; por fim, a tendência dos Estados a rematarem seu domínio por onde o tráfego seja capaz de levá-lo — são os postulados essenciais à compreensão do complexo geopolítico sul-americano.

O enquadramento da massa continental por dois oceanos diferentes — a leste o Atlântico, a oeste o Pacífico; a oposição, sistematizada por circunstâncias decisivas, entre as duas maiores bacias hidrográficas do continente, ambas na vertente atlântica — a do Amazonas ao norte e a do Prata ao sul; a existência de países mediterrâneos — o caso da Bolívia e do Paraguai — justo na região em que aquêles antagonismos como que se encontram, constituem os fatos essenciais à eclosão de fenômenos geopolíticos da mais extensa e profunda repercussão continental.

E é iniludível a situação do Brasil, nesse complexo de fenômenos, pelo espaço e pela posição geográfica. Estão sob sua bandeira as bôcas e o curso, inferior e médio, do Amazonas, ou seja o desfecho de toda a Amazônia, do mesmo modo que grande parte das cabeceiras da bacia do Prata, cujo desfecho está sob bandeira argentina; cêrca de dois terços da cesta do

Atlântico Sul lhes pertencem, possuindo os portos melhor colocados em relação aos grandes feixes de circulação marítima e aérea.

* * *

Foi impelido pela tendência de possuir várias saídas para o mar que o pequeno Estado de Brandiburgo se transformou no Estado Prussiano e, em seguida, no moderno Império Alemão. Primeiro, o anseio de simples acesso ao mar (no Báltico), com as aquisições territoriais até a morte do Grande Eleitor e de Frederico, o Grande; depois a saída para dois mares diferentes (Báltico e Mar do Norte) e as alianças com Estados vizinhos que permitissem chegar a portos de um mar fundamentalmente diferente daqueles dois outros (Mediterrâneo), em consequência das atuações políticas do século XIX.

A Rússia não pôde conformar-se com suas extensas costas no Mar Glacial Ártico, nem com as suas saídas no Báltico e no Mar

Negro — sempre aspirou por saídas livres no Pacífico, nas proximidades do Mar da Noruega e, mesmo, no Oceano Índico.

As Guerras Balcânicas encontraram a melhor parte de seus estímulos na posse de várias saídas para o mar. Durante a Grande Guerra, outra coisa não aspirava a Bulgária, que ampliar suas costas até às bôcas do Danúbio e, no Mar Egeu, para além de Kavala. A formação da Grande Sérvia, em oposição à Pequena Sérvia de antes da Guerra Mundial, significa a expansão até às costas do Adriático.

A abertura de canais, ligando mares ou oceanos, ainda responde aos imperativos dessa tendência — Panamá, Suez, Kiel.

Dentre êles sobressai o canal de Panamá, espécie de resumo, de síntese dos múltiplos acessos a dois oceanos diferentes de que dispõem os Estados Unidos, com a posse de suas vastíssimas costas, no Atlântico e no Pacífico, fartamente articuladas com

esses oceanos e ricamente servidas por vias transcontinentais.

Ao passo que o canal do Suez é, essencialmente, um empreendimento financeiro, comercial, um negócio, de remuneração prevista, e o canal de Kiel representa a solução de problemas locais, ligados a circunstâncias particulares da hidrografia da costa alemã, o canal de Panamá responde exclusivamente a necessidades políticas, para as quais não basta a intercomunicação terrestre, intensiva, entre o Atlântico e o Pacífico, através do território norte-americano.

Sem embargo, o fundamento de todos é a multiplicação das saídas para o mar, no caso, para mares diferentes.

No quadro desses exemplos não é difícil a estimativa das conseqüências, mediatas e imediatas, do antagonismo entre o Atlântico e o Pacífico, quanto à Sul América, se bem considerado o cinturão dos pequenos Estados do Pacífico — apertados por estreita faixa litorânea e pelos profundos vales

andinos, obrigados a transpor o Panamá, ou dar volta pelo Estreito de Magalhães, para se comunicarem com os grandes centros da civilização moderna — em tôrno dos dois grandes estados do Atlântico Sul que são o Brasil e a Argentina.

* * *

São inúmeros os exemplos, em todo o mundo, das atuações políticas conseqüentes à aspiração dos Estados ao domínio da totalidade das bacias hidrográficas. Qualquer potência que disponha de seções navegáveis de um grande rio tende a estender seu domínio até sua foz, do mesmo modo que, inversamente, quando uma potência se apodera da boca de uma caudal tende a expandir-se remontando a corrente em busca das cabeceiras, inclusive para assenhorear-se das fontes reguladoras das caudais.

A grande preocupação da Rússia na Ásia sempre foi estender sua influência ao

alto curso do Rio Amur, tanto quanto incorporar sob seu domínio as bacias dos mais longínquos afluentes de todos os rios siberianos.

Da rede hidrográfica da Ásia, parte se encontra submetida ao domínio britânico, como acontece aos seus rios meridionais, cujas cabeceiras são visadas pela expansão britânica; parte pertence à China, como acontece às caudais que deságuam no Pacífico.

Desde, porém, que a Inglaterra se instalou na desembocadura do Iang-Tse-Kiang que se tornou possível, para as influências britânicas, remontar as águas e, assim, ampliar sua esfera de ação econômica. Não fôra a Guerra dos Boxers e o conseqüente acôrdo anglo-germânico, o vale do Iang-Tse-Kiang não se teria repartido entre as influências de ambos os contratantes e teria ficado, exclusivamente, sob as influências britânicas. Essas, porém, não se limitaram às restrições do acôrdo — a Inglaterra, com

a estrada através do Tibete, visou a rica província chinesa de Sze-Tchuem, situada no curso superior do Iang-Tse-Kiang, como nova base de partida para suas influências, agora águas abaixo.

Em particular na Ásia Ocidental é digna de nota a bacia do Eufrates e do Tigre, na qual havia penetrado a Alemanha, com o traçado da estrada de ferro de Bagdad, pelo curso médio dos dois rios, enquanto a Inglaterra instalava, na zona da desembocadura, os focos de sua influência política, conquistando a navegação do curso inferior. São bem conhecidas as conseqüências dêsses dois impuxos políticos, em sentido inverso — águas abaixo e águas acima.

Do sistema hidrográfico do Congo, várias potências participavam — a França, depois Portugal, em seguida a Alemanha, além da Inglaterra que possuía, em parte, o curso superior dos afluentes principais do Congo — donde as incertezas e a insegurança do Estado do Congo.

Tanto a Inglaterra como a Alemanha trataram de penetrar no território do alto Congo, por meio de suas linhas férreas, partindo da costa atlântica e prolongadas através da colônia portuguesa de Angola. Além disso, a Alemanha insistia em melhorar as comunicações de seu domínio de Camerum com a região do Congo, lançando-se para leste na direção geral da África Oriental Alemã.

Em tôrno do Nilo e do Níger se verificaram atuações políticas semelhantes, notadamente quanto ao Nilo, que se eternizou como a principal fonte de discórdias entre a Inglaterra e a França. Apesar do domínio definitivo que a Inglaterra obteve sôbre o Nilo, após a expulsão dos franceses da região de Fashoda, teve de consolidá-la com a submissão do Sudão, o domínio do curso superior do famoso rio, até o lago Vitória, e o acesso daí ao Oceano Índico.

A co-participação econômica da Alemanha no Danúbio, como via comercial, ao

mesmo tempo que melhor estreitou a Áustria aos seus objetivos políticos, conduziu o Estado Alemão a intervir fortemente nos sucessos balcânicos. Inversamente, a posse pela Alemanha da desembocadura do Vístula, embora não a convidasse a levar seu domínio a tôda a bacia dessa grande via fluvial, por motivos de ordem política relacionados com o elemento polaco, obrigava-a, entretanto, a opor-se, por uma vigilante política, à ambição russo-polaca de estender seu domínio, sôbre o curso médio, a tôda a bacia do Vístula.

A desembocadura do Rio Colorado em território mexicano, cuja bacia pertence em sua quase totalidade aos Estados Unidos, certamente que responde pela atitude permanente da política ianque respeito ao México.

Em face dêsses exemplos, respigados um pouco por tôda parte, é insofismável a complexidade dos problemas políticos oriundos das vastas e múltiplas regiões hidrográficas da Sul-América, revelados desde a coloniza-

ção e mantidos em estado latente após a formação dos Estados sul-americanos.

São tais as circunstâncias, apresentam tal gravidade, que há quem faça o prognóstico de profundas modificações, ainda, no mapa político da América do Sul, principalmente pelo fato de cada uma de suas grandes bacias encontrar-se sob a bandeira de mais de um Estado — a do Oceano, repartida entre a Venezuela e a Colômbia; a do Amazonas, com sua prodigiosa rede de afluentes, entre o Brasil, a Colômbia, o Equador, o Peru e a Bolívia; a do Uruguai, entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai; a do Paraguai, entre o Brasil, a Bolívia, o Paraguai e a Argentina; a do Paraná entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina.

* * *

Seria longo para as proporções dessa Introdução alinhar, aqui, mesmo sumariamente, a citação dos inúmeros exemplos que

a história humana nos oferece para a constatação da tendência dos Estados a rematarem seu domínio por onde o tráfego seja capaz de levá-lo, já se vê que em proveito de seus interesses.

As lutas pelo domínio do Mediterrâneo; as guerras medas; as campanhas de Carlos Magno, para levar sua soberania de Atenas à Índia; a ocupação da Península Itálica e da Sicília, em consequência da aparição de Roma e suas campanhas pela conquista da Península Balcânica, toda a história das invasões dos tempos antigos forneceria exemplos dos mais edificantes. O mesmo se passaria nos tempos modernos, sob a forma de unidade nacional, de que são provas a criação do Império Alemão, o Reino Unido da Itália, a aspiração à Grande Grécia, à Grande Bulgária e à Grande Servia.

A Guerra Mundial é o desfecho destes esforços em rematar o domínio em nome da unidade nacional, traduzida pela coesão política de blocos étnicos, do mesmo modo que

o Tratado de Versalhes é a reação igual e contrária a essa ação. O após-guerra se processa em torno da recuperação do terreno perdido.

No continente sul-americano as atividades políticas acionadas por êsse último postulado apresentam flagrantes do mais puro quilate.

A arrancada das "entradas" e das "bandeiras" e os esforços em plantar suas lindes meridionais às margens do Prata, no que respeita ao Brasil, são exemplos por demais significativos. Contemporaneamente, a magnífica expansão do Estado Argentino, que cada vez mais consolida a irradiação incomparável de sua influência, à sombra de uma mesma língua, de uma mesma religião e da continuidade territorial que inspiraram os antigos vice-reinados — é mais que um exemplo, porque é verdadeira lição.

O Estado Argentino, com o acionamento das comunicações platinas, exprime a mais perfeita compreensão do seu destino

geopolítico — em face dos dois antagonismos em redor e no quadro da massa continental — principalmente porque, entre as formas de expansão, se decidiu pelo fomento das comunicações terrestres.

A expansão política por meio das comunicações marítimas levaria o Estado Argentino à luta imediata com o Estado Brasileiro, por isso que o litoral sul do Brasil é que definiria os pontos de aplicação das forças expansionistas. A expansão terrestre afastou essa possibilidade, ao mesmo passo que, por linhas interiores, se manifesta sob a forma altamente simpática de solidariedade continental.

A rede ferroviária argentina é resultante de três impulsos geopolíticos de extrema valia, a saber: — o anseio do Paraguai por uma saída para o mar, da Bolívia e do Chile por várias saídas para o mar, mas sobretudo à própria aspiração do domínio da bacia do Prata, cuja desembocadura está sob bandeira argentina, reforçada pela tendência a re-

matar sua influência por onde ela possa ser levada pelo barco e pelo trilho.

Assim é que Buenos Aires já se liga diretamente com Santiago, La Paz e Assunção, e que a ponte sobre o Uruguai, em Paso de los Libres, muito breve a ligará com a Capital do Brasil. E a conexão das linhas argentinas, bolivianas e peruanas já leva a influência argentina até Cuzco, a cavaleiro mesmo do anfiteatro amazônico, esboçando-se destarte, por iniciativa do Estado Argentino, a segunda transcontinental sul-americana. Nas vizinhanças de Cuzco (Perú) se encontra a cabeceira do vale do Ucaiale, que os modernos meios de transporte poderão, facilmente, concordar com o vale do Magdalena (do mesmo modo que Lima já se liga a Iquitos), por sua vez articulado pelo porto de Cartagena com o Mar das Antilhas, que as influências norte-americanas tornam tão movimentado.

Os Estados Unidos, dos primeiros a materializarem o sentido político das trans-

continentais, dispõem de algumas linhas férreas pondo em contato as costas do Atlântico e do Pacífico, através de seu próprio território, e são conhecidos os seus projetos em repetir a façanha, ao menos uma vez, através do território dos Estados das outras duas Américas.

O impulso de tais cometimentos é o mesmo que levou a Rússia a ultimar a obra gigantesca do transiberiano e inspirou o projeto que, atravessando a parte meridional do continente asiático, abrirá um feixe de comunicações da Síria até as costas orientais da China ou os projetos, de Cecil Rhodes, de uma via férrea do Cabo ao Cairo, atravessando o continente africano no sentido das longitudes, ao lado de outras, encarando ligações transversais.

O Estado Argentino teve a primazia dos transcontinentais na América do Sul com o transandino, e sua rede ferroviária, com a extensão até La Paz, e daí para Cuzco,

corroborar nos planos da grande transcontinental americana.

* * *

É preciso, pois, que se não perca de vista, no complexo dos fenômenos geopolíticos sul-americanos:

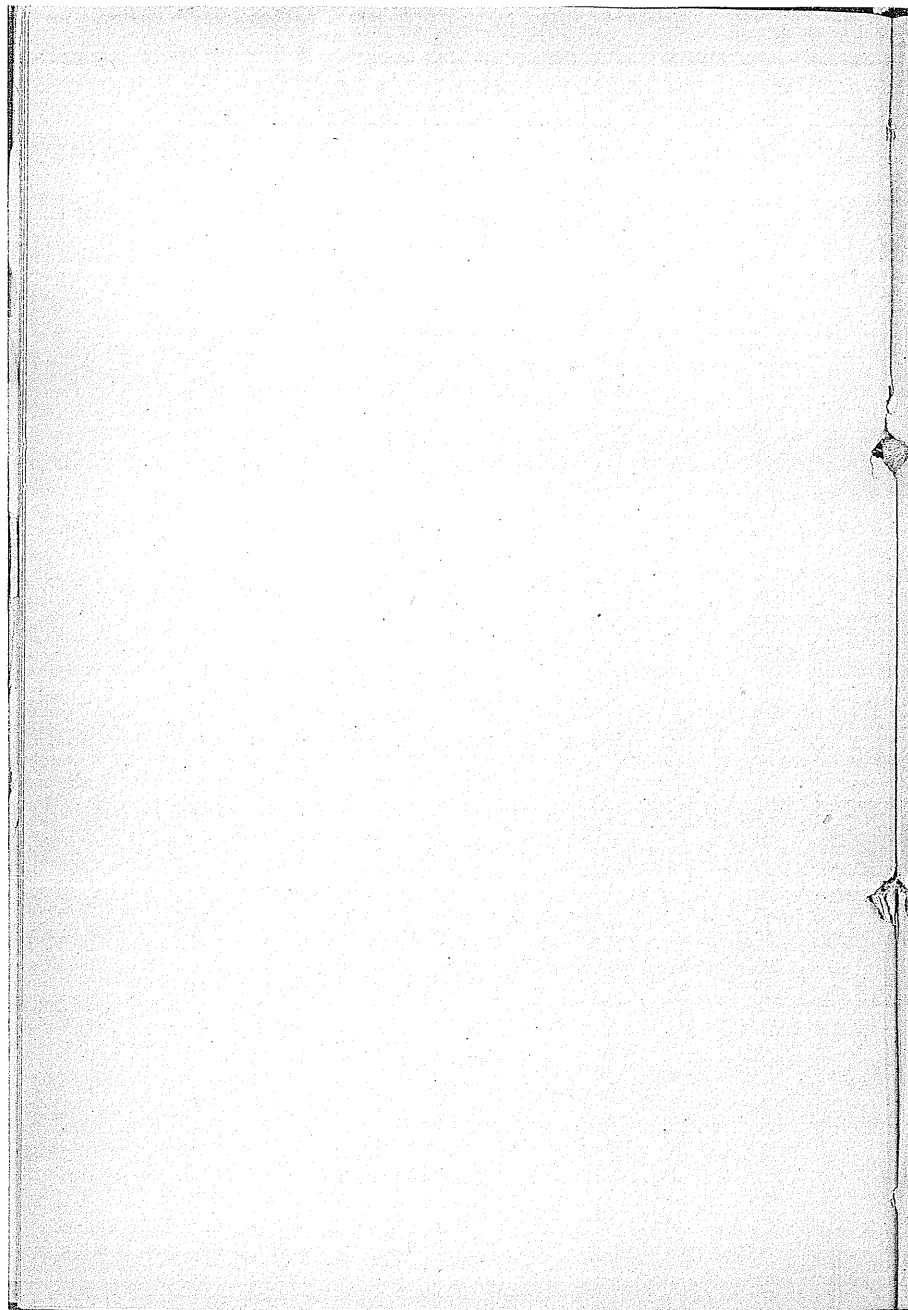
- que para o Brasil, assumem a mais alta relevância os problemas decorrentes do antagonismo oceânico, justo por que se projetam através da oposição hidrográfica das bacias do Amazonas e do Prata;*
- que o Brasil é fator comum em quatro dos cinco casos geopolíticos representados pelas grandes bacias sul-americanas, que afinal se totalizam no antagonismo entre o Amazonas e o Prata — bem definido pela oposição de suas águas, pelos quadros climatobotânicos das respectivas bacias e pela latitude em que*

desembocam no Atlântico — constituindo dois compartimentos diferentes, por onde tendem a manifestar-se as forças antagônicas oriundas do Pacífico e do Atlântico;

— *que a amplitude da influência do Estado Argentino, remontando a bacia do Prata por vales e divisores, repercutindo já para além de sua própria órbita hidrográfica, tendendo a rematar seu domínio por onde o tráfego seja capaz de levá-lo, traduz-se praticamente num desequilíbrio geopolítico em favor do Prata, na luta multissecular entre a bacia do Prata e a bacia do Amazonas, tudo como se pode deduzir da sumária exposição dos princípios e dos fatos constantes desta Introdução, breve como os capítulos que se vão seguir, em cuja elaboração é predominante o sentido de síntese.*

À luz dos postulados que essa Introdução procura exemplificar, PROJEÇÃO CON-

TINENTAL DO BRASIL *pode situar-se como um ensaio em que se faz a estimativa das componentes do imenso sistema de fôrças geopolíticas sul-americanas, para concluir que o Brasil, pelo espaço e posição geográficos, contém, indiscutivelmente, a resultante política.*



PREFÁCIO DA 3.^a EDIÇÃO

O interêsse que PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL mereceu da elite cultural do país, e mesmo de alguns países sul-americanos, seria bastante para autorizar esta sua nova edição.

Há, porém, outras razões ainda para justificá-la. De um lado, substancial Introdução na qual o autor ventila os postulados de Geopolítica, em que se fundamentam as idéias do livro. De outro, o enriquecimento do Apêndice da obra, ao qual são adicionados novos artigos, dados a lume pelo autor na imprensa diária em torno das idéias de seu livro.

Ao passo que a Introdução tem a virtude de situar os fatos geográficos compendiados em PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL no

quadro de fenômenos geográficos de ordem geral, o que completa a figura científica da obra, os novos artigos, que reforçam o Apêndice, registram aqueles mesmos fatos no terreno das realizações, por isso que têm aparecido à proporção que as circunstâncias revelam a tendência à manifestação daqueles mesmos fenômenos.

Assim é que PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL assume feição definitiva com essa sua 3.^a edição e é forçoso reconhecer a oportunidade dessa iniciativa, agora que o espírito geográfico começa a aparecer como o substratum das decisões dos homens de governo no Brasil.

OS EDITORES

São Paulo — Julho de 1938.

PREFÁCIO

Li e reli meditadamente os "Aspectos Geográficos Sul-Americanos". Com a maior insistência recomendo seu estudo aos nossos homens de govêrno. Nesse opúsculo se agitam os mais graves problemas da existência e do desenvolvimento das nações do continente, os assuntos mesmos da verdadeira política, com maiúscula.

Claro, é cedo para traçar rumos definitivos. Nem o trabalho trata disto. Investiga apenas os fatôres; procura destrinchá-los em face do que nos ensina a antropogeografia. Lembrado de que o porvir econômico, político e social dos agrupamentos humanos está como que prefigurado pelo relêvo que os acontecimentos geogênicos e os fatôres fisiográficos esculpiram na superfície dos países

que habitam, procurou Mário Travassos aplicar ao nosso continente as lições de Ratzel, de Brunhes e seus discípulos e êmulos.

Enunciar a meta, é dizer-lhe a complexidade e o árduo esforço que exige a decifração do enigma. Por mais difícil êste, será preciso achar-lhe a solução, a bem do progresso e da paz desta fração do mundo. E, entretanto, para tarefa tão vasta, apenas alguns traços estão esboçados. Nem sequer está grafado o do alfabeto que deverá ser constituído.

Cumprir ler êste primeiro ensaio, contudo. É uma tentativa para pôr método no caos de nossas iniciativas, tão desordenadas, procurando analisar os problemas a solver, definindo-os, vendo-lhes as reações recíprocas, as possibilidades presumíveis, os fatores que podem surgir, os quadrantes em que podem aparecer, os pontos do horizonte de que são de esperar.

Não é de desalento a impressão. Mas é de calma serena, sem desejos fracos e mal-

sãos de anseios por ilusões otimistas quando mêmee.

Uma primeira lição se colhe dessa análise; relanceia-se o campo da ação.

Se o século deve ser o século do Pacífico e da América do Sul, imprescindível é sondar e definir as características dos termos em presença. Quanto à América do Sul, os dois oceanos que a limitam, a permeabilidade antropogeográfica do continente em si, as semelhanças e as oposições de suas zonas diversas, os imperialismos vários que a cercam, os outros que lhe são intrínsecos, os remédios, os erros a evitar, as feições próprias a lhe desenvolver.

É interessantíssimo e rigoroso o quadro que traça dos antagonismos oceânicos e, correlatamente, dos das duas vertentes que definem a espinha dorsal dos Andes. Não menos, a descrição dos facies opostos das duas bacias do Prata e do Amazonas.

Mostra como o conjunto Atlântico tende e tenderá naturalmente a sobrepujar, social

e economicamente, a ourela do Pacífico, e, a esse respeito, é digna da maior ponderação a silhueta que debuxa do influxo dos mudos e dos passos da cordilheira.

Evidencia as linhas de menor resistência a possíveis tentames imperialísticos, constituídas pelo Mediterraneo que é o Mar dos Caraíbas e o Golfo do México, condensador de expansões pelo predomínio marítimo das terras que os cercam. Torna luminosamente claro o papel de pacificador, com poder de coordenar e de suavizar conflitos, que pode caber ao Brasil.

Não se exime a examinar, por alto embora, o punctum dolens do Continente, a Bolívia, premiada por sua situação angusta de paísilhado, solicitado por tendências externas antagônicas. Esboça como o Canal do Panamá pode constituir no noroeste da Sul-América uma zona delicada de cismas políticos. Não foge a apontar como o Uruguai sofre pressões análogas, entre as afinidades

raciais com o Brasil e as solicitações políticas da Argentina.

Em todos êsses casos, alude ao revide, à parada do golpe, com intuitos de tudo resolver na paz e no progresso.

E uma segunda lição está nos remédios que enxerga; a união para nos conhecermos melhor.

União para a qual não deve haver exclusivismo de métodos, sob pena de as despesas a enfrentar não serem compatíveis com as nossas posses, pelo menos num futuro mais próximo. E as realizações devem ser prontas, e não se compatibilizam com as morosidades inerentes às construções de ferrovias, como medicina única.

É pois ao trilho, ao barco, ao avião e ao hidro que vai pedir os meios de intensificar e apressar essa política de aproximação continental.

Bem se vê a importância e a gravidade dos assuntos que versa o presente estudo.

Impossível, nesta bem dispensável apresentação, resumir todos os pontos tocados e idéias sugeridas. O Capitão Mário Travassos, conhecido oficial do Exército, tem a quem sair, tal a valia, o patriotismo e a competência do tronco ancestral de que procede... Era necessario lembrá-lo aqui, para agradecer-lhe a honra que me concedeu, pedindo-me para dizer o que significava seu livro.

Leiam-no os estudiosos, os que têm responsabilidade de govêrno. Como eu, ao finalizar, o relerão.

Nêle todos os homens de boa-fé acharão o que aprender.

CALÓGERAS.

Petrópolis — Abril, 931

DUAS PALAVRAS

Nada mais convidativo à meditação que a série dos problemas, estabelecidos pelas circunstâncias geográficas sul-americanas. Como que, quanto se há passado sôbre tão variado território é simples preâmbulo, mera introdução, algumas vêzes secular, de inúmeras outras atuações de cujo vulto apenas suspeitamos.

Descoberta, colonização, formação de estados, mais de um século de vida dessas entidades soberanas, tudo isso se mostra apenas como empolgante prólogo do papel que, em verdade, cada uma dessas nações têm que representar.

O cenário é dos mais grandiosos. Extensão agigantada, complexidade geológica, multiplicidade orográfica, hidrografia im-

pressionante. Os atores, apesar de facilmente classificáveis em dois grupos étnicos, principalmente em um dêsses se diferenciavam segundo exigências as mais diversas.

É realmente tentador sondar de como se caldeiam todos êsses fatôres, fixar-lhes os problemas decorrentes, auscultar as possibilidades e probabilidades da terra e do homem referidos assim a tão curiosas condições de tempo e espaço. Devem considerar-se obras notáveis as que compendiem tão formidável gama de problemas.

Seja como fôr, porém, quando já se tem pensado algumas vêzes nessas questões, não se pode fugir ao desejo de escrever sôbre elas, embora páginas avulsas, talvez de merecimento discutível, repetindo, quiçá, coisas que muitos sabem, mas, de qualquer modo, divulgando quanto se há apreendido e as conjecturas que se há feito.

Outra coisa não foi o que empreendemos, primeiro esparsamente, em artigos, de-

pois agrupando êsses artigos em capítulos sob a forma do presente ensaio.

Agora, só nos resta confiar os "Aspectos Geográficos Sul Americanos", que vimos de coordenar, à sabedoria de nossos patrícios de boa vontade.

O AUTOR.

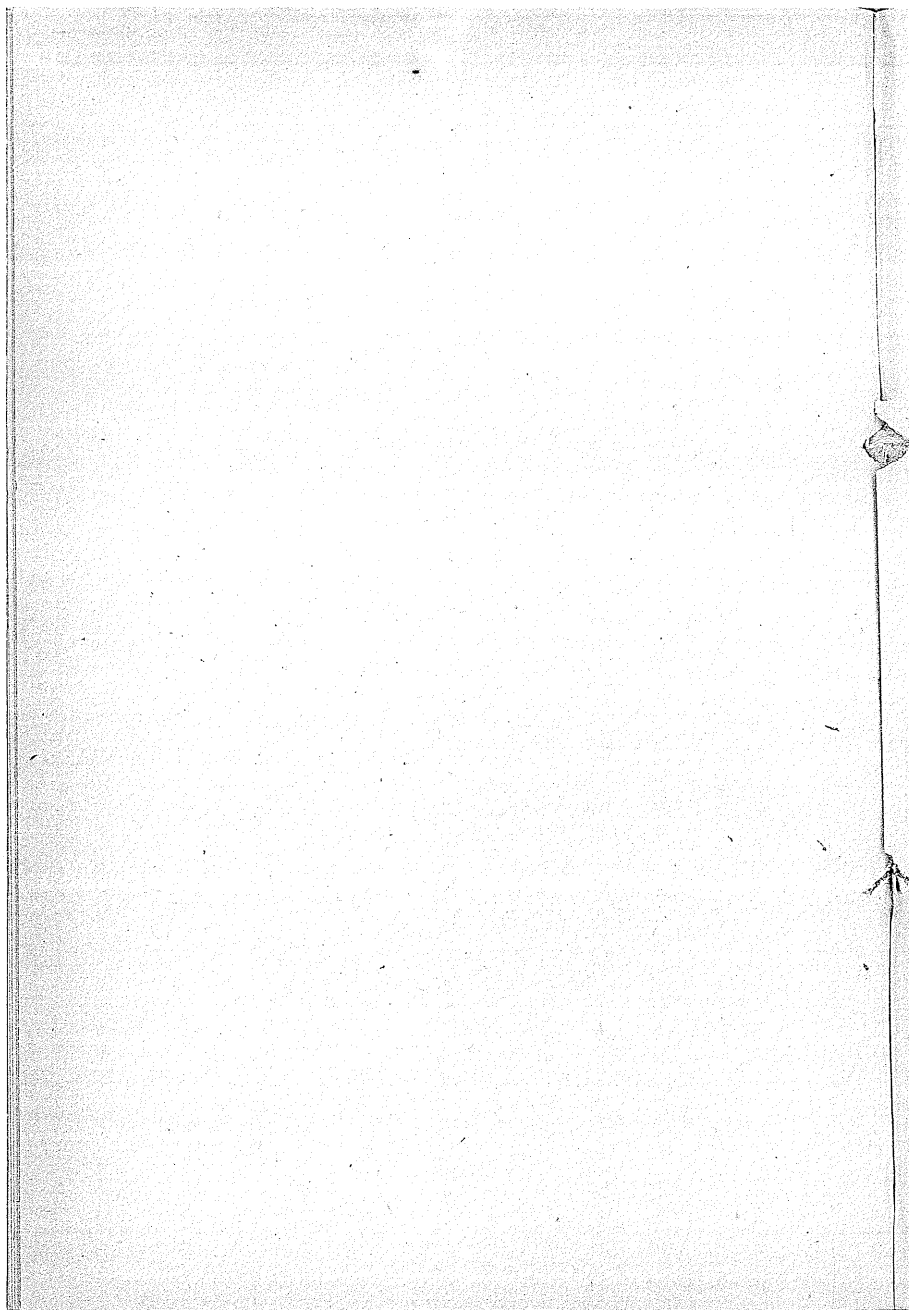
Rio — Dezembro, 930.

NOTA

Ao lançarmos a 2.^a edição dessa obra que Pandiá Calógeras tanto recomendou, duas explicações devemos aos leitores. De um lado a mudança do título — "*Projeção Continental do Brasil*", para nós o verdadeiro objetivo visado pelo autor, que não vacilou em concordar conosco. De outro, os artigos que constituem o *Apêndice* desta edição, excelente contraprova das idéias substanciais do livro que Ronald de Carvalho classificou de "primeiro ensaio geo-político do Brasil".

São Paulo — Setembro de 1935.

OS EDITORES.

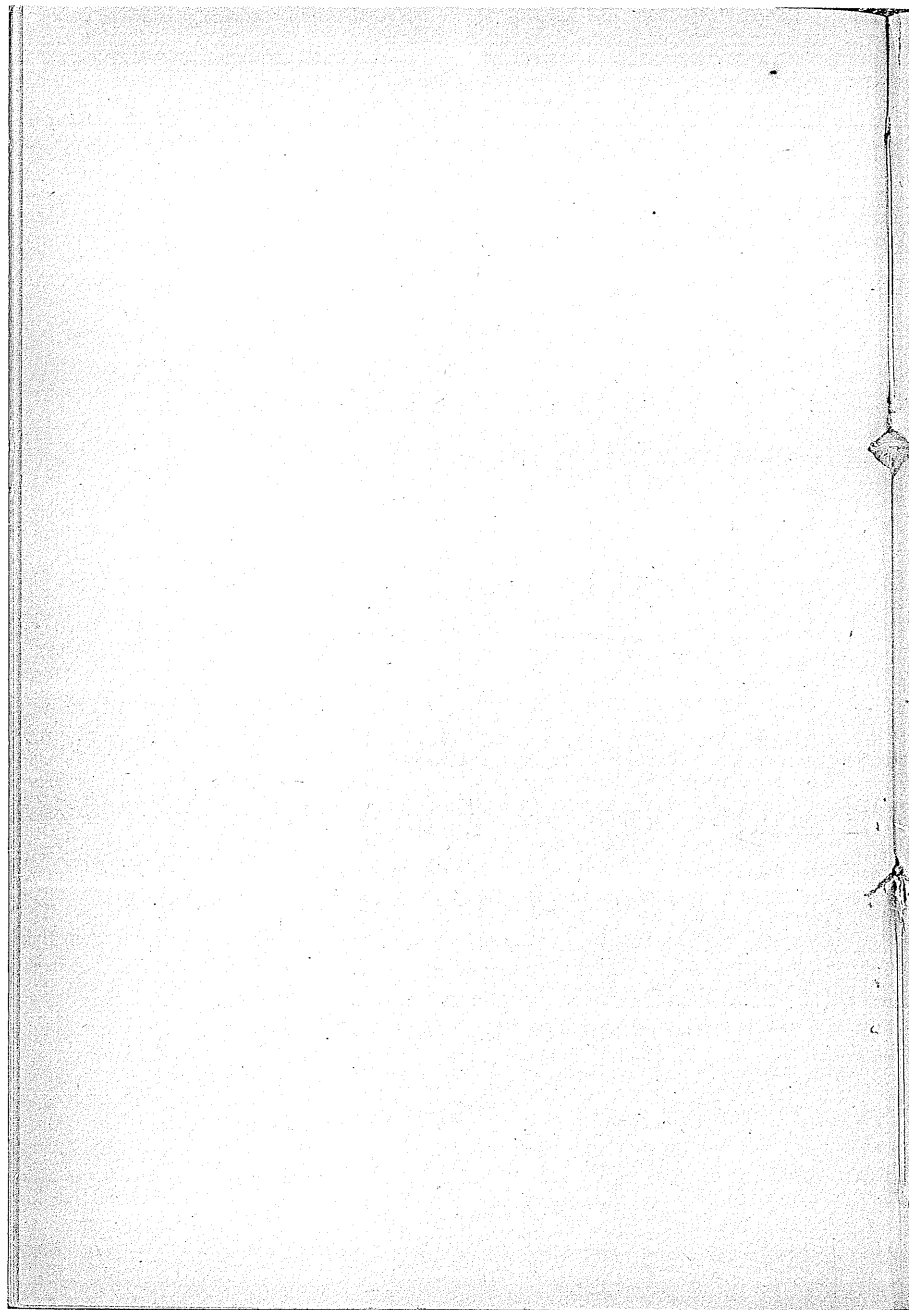


1.^a PARTE

ASPECTOS CAPITAIS

CAPS.

- I — Dois antagonismos em presença.
- II — Política de comunicações platina.
- III — Capacidade de reação da Amazônia.



CAPÍTULO I

DOIS ANTAGONISMOS EM PRESENÇA

*Atlântico VERSUS Pacífico —
Prata VERSUS Amazonas*

Quando se consideram, em conjunto, os fenômenos econômicos e políticos que se processam em pleno continente sul-americano e em seu derredor, têm-se de admitir os dois antagonismos formais que se verificam em seu extenso e variado território, como dos fatores essenciais às modalidades por que se manifestam aqueles mesmos fenômenos.

Êsses antagonismos, se de certo modo separam, como de resto todos os antagonismos, podem traduzir, se conjugados, as verdadeiras forças criadoras do quanto se pas-

sa nos domínios políticos e econômicos da atividade sul-americana.

Aliás, essa constatação não vem senão confirmar uma das mais decisivas conclusões da ciência geográfica moderna, em face da qual os antagonismos se revelam como forças homogeneizadoras por excelência, se se encaram os aspectos antropogeográficos que encerram.

E isso se torna tanto mais verdadeiro quanto mais se desenvolvem, de uma parte, as vias de comunicação e os meios de transporte, e, de outra, a riqueza a fazer circular.

As reações desses fatores, entre si, se condicionados aos antagonismos geográficos em presença em nosso continente, somente elas, dêsse modo encaradas, podem estabelecer critério seguro para orientar os espíritos, quer no julgar da importância dos acontecimentos atuais, quer no estimar as possibilidades de seus desdobramentos ulteriores.

Êsses antagonismos se manifestam segundo diversa amplitude:

— um, abrangendo todo o continente, em suas causas como em seus efeitos — traduz-se pela oposição das duas vertentes continentais, a do Atlântico e a do Pacífico;

— outro, interessando diretamente a vertente atlântica — é a oposição das duas grandes bacias que se encravam nela, a do Amazonas e a do Prata, e podem ser facilmente constatados ao mais breve relance sobre uma carta geográfica da América do Sul.

ATLÂNTICO *VERSUS* PACÍFICO

No primeiro dêsses antagonismos, as cumeadas dos Andes dividem águas para dois oceanos especificamente diferentes. Para oeste, o Pacífico, “o mar solitário”, o oceano de feixes de circulação regionais, das extensões sem fim, das grandes profundidades, das polinésias. Para leste, o Atlântico, cujas águas são as mais frequentadas do globo, em cujas costas a ecumeno marítima se encon-

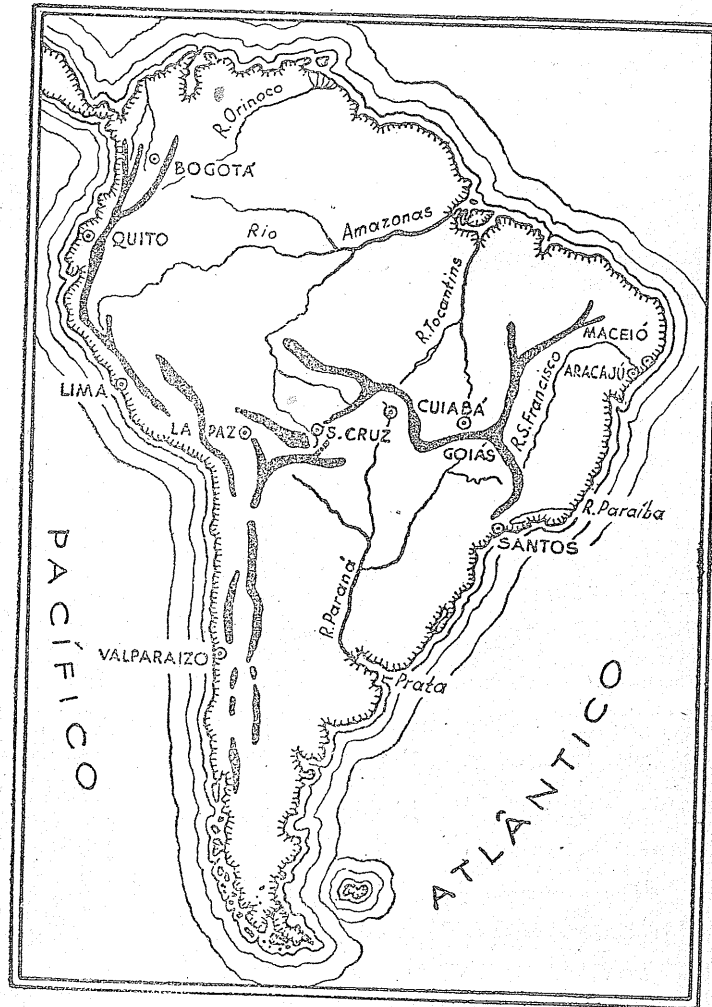
tra magnificamente definida e onde o "planalto continental" é dos mais piscosos.

E as vertentes, correspondendo a cada um desses oceanos que enquadram o território sul-americano, não fazem mais que levar terras a dentro a oposição litorânea de suas próprias características.

Na vertente ocidental, a do Pacífico, nenhum grande rio; as terras descem bruscamente de alterosos planaltos e píncaros, preferindo as águas o sentido dos meridianos, percorrendo, como torrentes, os vales longitudinais andinos antes de abordarem o litoral.

Ao litoral, pobre de articulações (enseadas, baías, golfos, etc.), isento, no rigor do termo, de ecumeno marítima, corresponde um interior carateristicamente montanhoso pela altitude, tão bem como pela produção mineira dos tratos e a mentalidade estática das populações.

Na vertente oriental, do mesmo modo, tudo harmonizado com o oceano que lhe ba-



Linhas que condicionam os antagonismos continentais.

nha o litoral. As terras, e com elas as águas, se alongam, desde os confins mediterrâneos, até alcançarem, tranquilas, o oceano. Imensos rios navegáveis prolongam, terra a dentro, tôdas as magnificências atlânticas, vinculando destarte o interior aos grandes feixes de circulação marítima. Atividade pastoril e agrícola, espírito dinâmico.

Não há dúvida que estamos diante bem marcado antagonismo, se das cumeadas dos Andes lhes pesquisamos as vertentes e os oceanos que as enquadram.

AMAZONAS *VERSUS* PRATA

Encarando-se o segundo dos antagonismos, não menos evidente se tornará sua constatação.

Se partirmos do planalto boliviano para leste, sôbre o divórcio aquário que emerge dos contrafortes andinos e se estende pelo planalto central brasileiro, repartindo as águas entre a bacia amazônica e a platina,

até se fundir na barreira orográfica que, por sua vez, reparte águas entre essas bacias e as do S. Francisco e Paranaíba, constataremos nova oposição.

Ao norte, o Amazonas; ao sul, o Prata.

Seus mais longínquos formadores se opõem sistematicamente. O maior volume de águas de um corre na direção geral do norte; as águas do outro, na do sul. Apenas concordam em decidir na direção geral de leste o curso inferior de suas caudais. Ainda assim fazem-no após percurso de regiões que se contradizem pelo clima e pela produção: o Amazonas, recebendo em seu longo curso afluentes repartidos ao N. e ao S. do Equador; o Prata, em seu curto desenvolvimento, enfeixando toda uma extensa bacia homogeneizada pelo trópico meridional.

Ao passo que o Amazonas esbarra com o oceano na extremidade N. E. do litoral da grande vertente, à altura do Equador e frente ao feixe de circulação marítima mais im-

portante do Atlântico Sul, o Prata fá-lo muito abaixo do Capricórnio, frente a feixes secundários de circulação marítima.

Como se pode desde já concluir, além das complicações peculiares às circunstâncias que o definem, êsse antagonismo como que agrava o criado pelo divisor andino, por isso que as reações da vertente atlântica sôbre a do Pacífico se vão processar através de dois compartimentos também antagônicos. É por êsses compartimentos que a vertente do Pacífico vai procurar neutralizar suas insuficiências ou sejam as insuficiências de seu litoral (ausência de ecumeno) e do oceano que o banha (circulação regional).

Ainda por essas duas formidáveis válvulas de segurança, em contato direto com a civilização européia, é que a vertente pacífica vai escapar a influências estranhas que seus vales longitudinais possam atrair e canalizar.

Destas causas surgem os dois outros aspectos capitais, que se podem traduzir na

competição carreadora dos dois compartimentos da vertente atlântica, mesmo para além das cumeadas andinas.

É o que nos vai demonstrar um relance sôbre a política de comunicações platina e sôbre as possibilidades viatórias da Amazônia.

CAPÍTULO II

POLÍTICA DE COMUNICAÇÕES PLATINA

Projeção internacional da rede ferroviária argentina — Repercussão direta sobre a vertente do Pacífico e indireta sobre a bacia amazônica.

A rede de comunicações platina é das mais palpitante demonstração de quanto vale o homem como fator geográfico de primeira grandeza. Do mesmo passo, prova, de modo perfeito, a elasticidade da geografia política como cúpula da antropogeografia, a gama de suas variações, desde a mais racional das hipóteses até o mais absurdo dos fatos.

Aspectos como o das comunicações platinas não deixam dúvidas sobre que a geografia política não é, em verdade, senão outra qualquer geografia animada pelo homem. Fica-se ainda uma vez convencido de que, sem o homem como fator geográfico, toda a geografia se torna verdadeiro corpo sem alma. É que o sentido político, em toda a amplitude de suas acepções, é bem a alma das realidades geográficas para as quais a atuação do homem é tudo.

No caso particular das comunicações platinas essa atuação se mostra por demais interessante, posto que aquelas vias se vão condensar no próprio coração de um dos países da bacia platina, de Buenos Aires, a distribuidora à beira mesmo do Prata, à borda do Atlântico. E quanto está realizado honra sobremaneira à nação argentina, pela grandeza e alcance dos cometimentos, apesar do vulto da contribuição estrangeira.

Com efeito, o quadro político argentino é, em nosso continente, exemplo notável do

que de melhor se admita, no ponto de vista doutrinário, sobre o assunto. Não lhe falta nem extensão, nem equilíbrio. Traduz, exatamente, ação coordenadora sobre os fatores geográficos e humanos condicionados pela nação argentina. Define com precisão as tendências, as necessidades e possibilidades do povo argentino, em si e em relação com os demais.

De qualquer de suas modalidades políticas se pode remontar, fácil e espontaneamente, às diretivas de sua política nacional. Em conjunto, suas atividades constituem verdadeiro sistema de forças, segundo as aspirações da própria nação e para o qual a política do Estado Argentino é a resultante lógica.

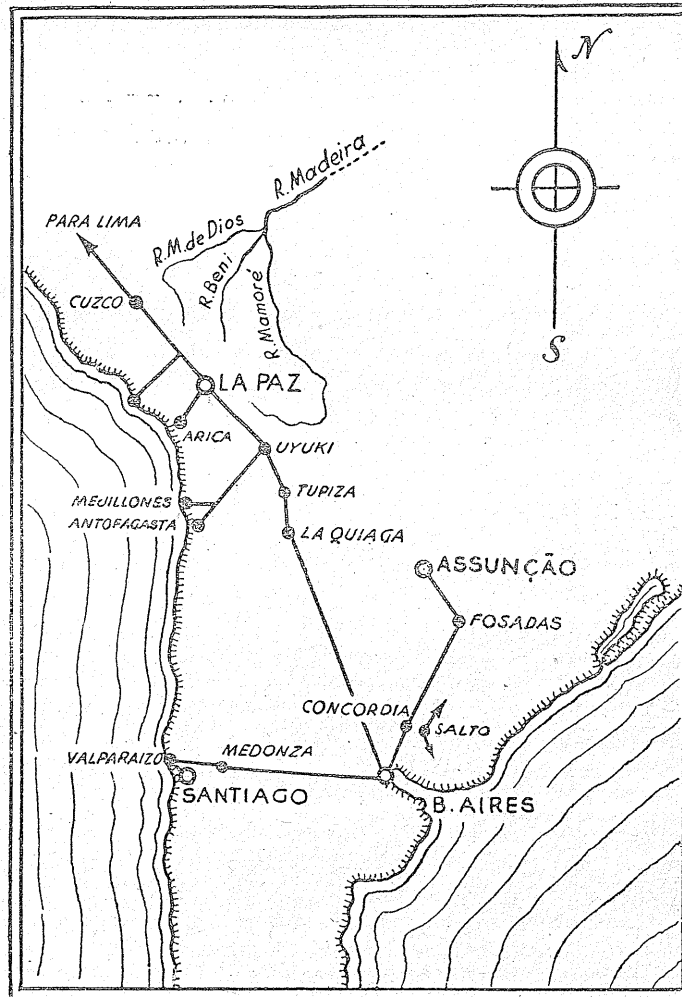
PROJEÇÃO FERROVIÁRIA ARGENTINA

Tudo isso se compreende e sente quando se toma conhecimento do caráter expansionista da política de comunicações platina, tanto o estado das comunicações — dado o feitio

econômico das sociedades modernas — é significativo como indicação segura sobre os rumos e a estabilidade de determinado sentido político.

O esquema que materializa o esforço ferroviário platino dá, por si mesmo, idéia do vulto econômico e político do sistema de comunicações do Prata. Não só deixa sentir, em toda sua expressão, o caráter concêntrico do sistema, como indica, desde logo, o grau de sua repercussão sobre as rêsdes circunvizinhas.

Como se vê, Buenos Aires está ligada, diretamente, por estrada de ferro, com as capitais de três países limítrofes. Com Assunção, dobrando a via fluvial, e, de passagem, assegurando o contato (Concórdia-Salto), entre as rêsdes argentina e uruguaia. Com Santiago (e Valparaíso) por meio da via-férrea de montanha que vincula a riqueza andina com o Atlântico. Com La Paz, pela soldagem em Tupiza, da via argentina, com as



Esquema do esforço ferroviário platino.

linhas bolivianas, após seus trilhos percorrem até La Quiaca a bagatela de 1.795 km.

Quanto ao caráter concêntrico do sistema, torna-se evidente sua importância, se considerarmos certas particularidades. De um lado, as vias navegáveis nada perderam. Não há competição, mas cooperação. Além disso, o serviço portuário e as condições técnicas da navegabilidade fluvial cada dia se desenvolvem mais e o Estado Argentino mantém a dragagem permanente dos rios navegáveis. De outro, está o jogo dos transportes, quer por êsses dois meios de comunicação, quer pelas transversais, que permitem "rocar" os transportes de um feixe de comunicações sobre outro, o que se pode facilmente apreciar numa carta ferroviária argentina.

Quanto à repercussão do sistema sobre as rêdes circunvizinhas, êsse é aspecto dos que merecem atenção especial. Se nas ligações Buenos Aires—Santiago e Buenos Aires—Assunção essa repercussão não ultrapassa

os limites de suas naturais consequencias, da ligação Buenos Aires—La Paz advêm reflexos capazes de repercussão até mesmo sôbre a economia continental.

REPERCUSSÃO SÔBRE O PACÍFICO E A AMAZÔNIA

Voltando a consultar o esquema, pode-se, em rápida discussão, estimar a importância político-econômica dos reflexos de caráter continental resultantes da ligação Buenos Aires—La Paz.

Se se pesam todos os fatores, conclue-se, desde logo, que êsses reflexos se manifestam de dois modos diferentes; apresentam-se sob duas faces, por assim dizer opostas, mas que se completam.

Em primeiro lugar, está a multiplicação dos contatos com o Pacífico. A ligação com o pôrto de Valparaíso é, pode-se dizer, multiplicada pela ligação com os portos de Antofogasta, Mejillones, Arica (chilenos) e

de Mollendo (peruano). Apesar do caráter indireto destas ligações, não há negar sua repercussão continental. Basta que se considerem o significado político das estradas Antofagasta e Arica—La Paz (Guerra do Pacífico), as condições de vida mais ou menos artificiais daqueles portos (ausência de ecumeno marítima), o “isolamento” das águas que os servem e as conseqüências atuais e futuras do Canal do Panamá sobre o tráfego marítimo do Pacífico. Tais sejam as circunstâncias, essas vias férreas poderão vir a encontrar finalidade de todo oposta àquela que inspirou sua construção, tornar-se verdadeiras bombas aspirantes, carreando para a altiplanície a riqueza dos vales longitudinais da vertente ocidental andina. A via Buenos Aires—La Paz fará o resto.

Em seguida, ressalta o significado da ligação Buenos Aires—La Paz mais avivado ainda pelo seu prolongamento até Cuzco. Seus trilhos representam, frente mesmo às

cabeças dos vales do Mamoré, Beni e Madre de Dios (Amazônia), decisiva barreira econômica, verdadeira calha coletora em favor do Prata.

É verdade que qualquer prognóstico que se queira fazer em torno da projeção político-econômica da ligação Buenos Aires—La Paz esbarra em questões difíceis de contrabalançar.

Dentre essas estão as distâncias colossais palmilhadas por via simples de bitola estreita, muitas vezes com seu reduzido rendimento apoucado ainda pela cremalheira e por más condições meteorológicas locais. De Buenos Aires a Antofogasta, 2.701 km; a Arica, 3.020; a Mollendo (inclusive a travessia do Titicaca), 3.433! Realmente são cifras quase astronômicas. Problemas de tarifas, questões de transbôrdo, enfim custo dos transportes.

É certo, porém, que imperativos econômicos se encarregarão de aplainar muitas dessas dificuldades, mediante convenios (trá-

fego mútuo) e recursos técnicos, visando aumentar o rendimento dessas vias como, de resto, se começa a verificar.

Do quanto ficou dito pode-se concluir, pois, com certa segurança, do papel da ligação ferroviária Buenos Aires—La Paz, como índice de homogeneidade em relação aos antagonismos geográficos sul-americanos, quer o de suas vertentes, quer o da oposição das duas bacias capitais da vertente atlântica. Grimpa para o planalto boliviano e coleta os trilhos que saltam pelos colos andinos num esforço neutralizante de boa parte dos aspectos daqueles antagonismos, mas em proveito do Prata.

CAPÍTULO III

CAPACIDADE DE REAÇÃO DA AMAZÔNIA

O planalto boliviano e as comunicações da Amazônia — As abertas andinas.

Como acabamos de ver, dentre os aspectos mais importantes do esforço ferroviário platino, é notável o vulto econômico e político da ligação Buenos Aires—La Paz.

Em primeiro lugar, essa ligação, embora indiretamente, multiplica os contatos da vertente atlântica com o Pacífico. O que o transandino, pelo Paso de Uspalata, faz com Valparaíso, a ligação Buenos Aires—La Paz, se considerarmos que ela se prolonga até

Cuzco, opera em relação aos portos chilenos de Antofogasta, Mejillones e Arica, e ao porto peruano de Mollendo. Em seguida, está o papel que seus trilhos representam, frente às cabeças dos vales da bacia do Madeira, como barreira econômica, verdadeira calha coletora, na altiplanicie, em favor do Prata, como dizíamos.

Considerando a repulsão geográfica entre as bacias do Prata e do Amazonas, sente-se bem o que traduz a política de comunicações platina como neutralização da má posição do Prata e como partido a tirar das incipiências da Amazônia.

O PLANALTO BOLIVIANO E A AMAZÔNIA

Agora resumamos as comunicações do planalto boliviano, bem como as possibilidades de reação das comunicações da bacia amazônica sobre a política ferroviária platina.

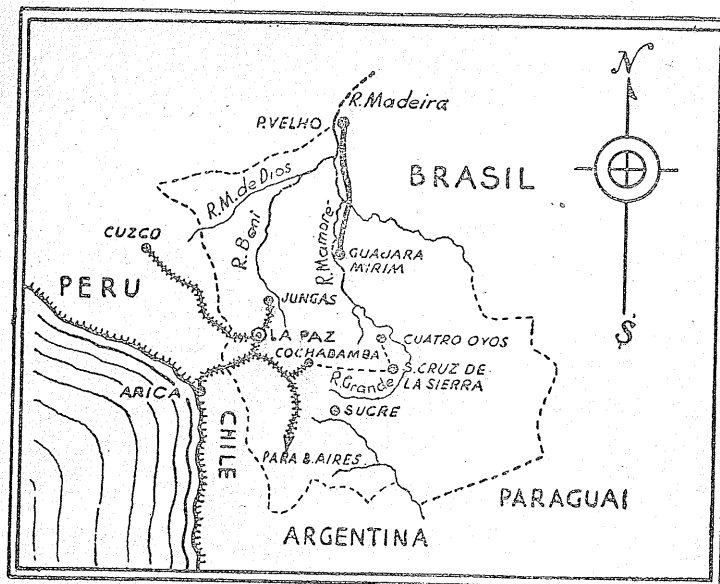
Êsse, parece-nos, é assunto por demais palpitante, dadas a crescente importância econômica do planalto boliviano e a repercussão continental da política de comunicações platina.

A chave desses problemas se encontra no chamado triângulo econômico Cochabamba—Santa Cruz de la Sierra—Sucre, verdadeiro signo da riqueza boliviana.

Êsse triângulo tem a particularidade, devido à sua posição, de oferecer a base (Cochabamba—Santa Cruz) justo às possibilidades viatórias que o Madeira, por sua vez, oferece à vertente nordeste e leste do planalto.

Por outro lado, essa base é representada no terreno por excelente rodovia, ligando Santa Cruz de la Sierra a Cochabamba, o que aumenta de muito o valor de sua posição.

Todavia, é preciso não esquecer que, se Santa Cruz é enlaçada pela bacia do Rio Grande, o mais importante formador do Mamoré, Cochabamba é solicitada diretamente pela rede ferroviária platina e não deixa de sofrer a influência marítima de Arica, em



Esquema das possibilidades de reação das comunicações da bacia amazonica sobre a política ferroviaria platina.

consequência do próprio sistema ferroviário da região.

Assim é que se torna mais que evidente a importância atual de Cochabamba, como principal vértice do citado triângulo econômico do planalto boliviano, isto é, como centro de atração de todo o potencial da região interessada por esse mesmo triângulo. Em seu favor contam-se, não só sua posição central, mas, ainda, as comunicações que enfeixa.

A inversão dêesses valores, entretanto, é coisa das mais possíveis de realização, se levarmos em conta a importância econômica da vertente oriental do planalto e a capacidade de atração da Madeira—Mamoré.

Quanto à importância econômica desta vertente, Santa Cruz representa-a bem, como o principal centro produtor de toda a imensa zona de que vimos tratando. Pradarias e rebanhos sem fim, borracha e trigo são característico suficiente para a qualificação econômica dessa zona.

A capacidade atrativa do Madeira, já francamente manifestada pela construção da estrada La Paz—Yungas, ao que nos consta, em vias de conclusão, espera apenas a ligação ferroviária Santa Cruz—Cuatro Ojos (200 quilômetros, dos quais 100 já abertos em rodovia), ou melhor, Santa Cruz—Guajará-Mirim, para que se faça ininterrupto o tráfego ferroviário de Santa Cruz até Pôrto Velho, onde os trilhos entregam às vias fluviais a carga que sôbre eles rola.

Do exposto resulta que se trata apenas de deslocar o centro de atração da região de Cochabamba para Santa Cruz, inclusive, porque a atração exercida por Cochabamba é por assim dizer artificial, produto das facilidades de comunicações de que tem desfrutado, ao passo que Santa Cruz representa realmente o verdadeiro centro de gravidade da economia do planalto.

A estrada La Paz—Yungas é precioso esforço, embora secundário, que os bolívia-

nos fazem para escapar às malhas ferroviárias do Prata, levando pelo Beni, para as águas do Amazonas, a maior e melhor parte da riqueza da vertente nordeste do planalto. Resta montar o esforço principal, ou seja completar o lanço magnífico que a Madeira —Mamoré representa, fazendo aproximar, de qualquer sorte, as pontas dos seus trilhos da região de Santa Cruz de la Sierra, mesmo dobrando a via fluvial.

Essas são as grandes linhas do problema. Em presença delas se tem de reconhecer a espontaneidade viatória da Amazônia, nessa região, em contraste com o artificialismo da atração ferroviária platina.

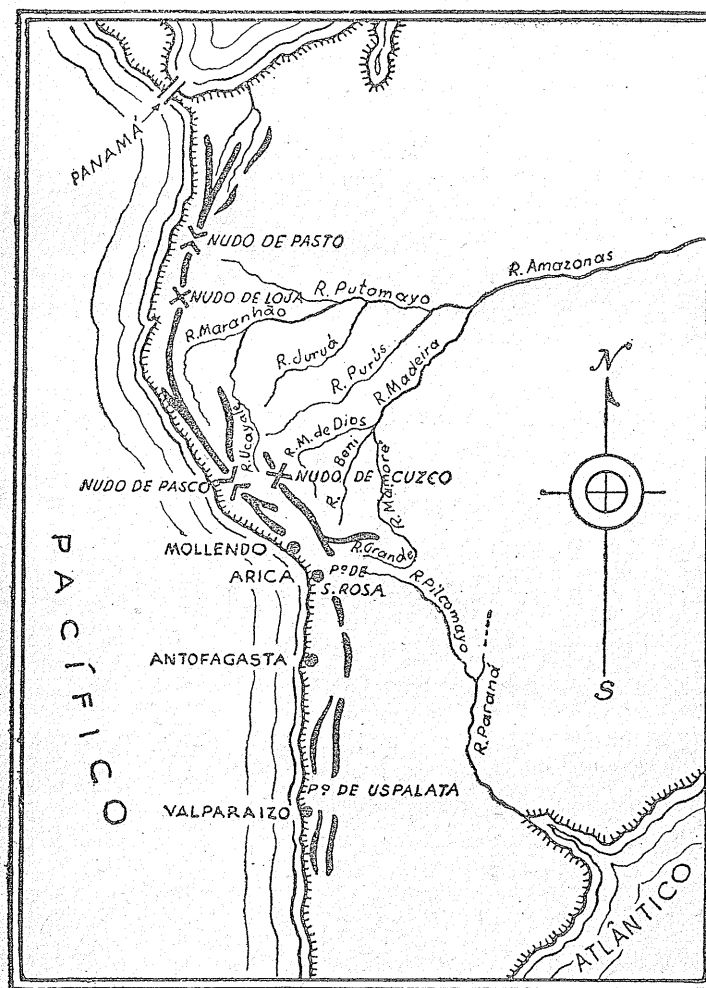
E essa razão é bastante para que se reconheçam as comunicações da Amazônia como capazes de contrabalançar a servidão atual do planalto boliviano às comunicações platinas.

AS ABERTAS ANDINAS

Se, além disso, se faz um estudo da Cordilheira dos Andes, do ponto de vista da permeabilidade de suas cumeadas, redobra-se de valor a capacidade carreadora da Amazônia.

Nada mais difícil, em face da interdependência econômica dos Estados modernos, que se estabelecerem linhas divisórias. E, dia a dia, quanto mais crescem os recursos industriais à disposição do homem, menos valor vão tendo as linhas divisórias, mesmo as que melhor caracterizadas sejam sobre o terreno.

Trate-se de fronteiras políticas ou não, pretenda-se simplesmente circunscrever zonas em que se registram certos fenômenos, por toda parte a mesma caducidade dos velhos preconceitos lindeiros. E, quanto mais se manifestam os efeitos da pluralidade das comunicações, menos incisivas se tornam as lindes de qualquer espécie.



As abertas andinas e a capacidade carreadora da Amazônia.

Os rios, em algum tempo considerados como recursos dos mais capazes para delimitar fronteiras, constituem frisante exemplo desse fenômeno. As linhas de água, que sempre foram obstáculo ilusório no ponto de vista militar, economicamente se mostram até como vinculadores das vertentes que lhes correspondem.

Os grandes vales são verdadeiros eixos de compartimentos econômicos. Essa a verdade que ninguém hoje pode contestar.

Na derrocada das lindes, ou melhor, dos antigos conceitos sobre essas linhas, somente os divisores de água pareciam resistir. Realmente, a linha de cristas dos divisores, quando repartem as águas, separa as vertentes e, com elas, a produção, a riqueza. A cavaleiro dos mais altos desnivelamentos, então, nada mais evidente que isso.

Entretanto, considerando-se certos movimentos compensadores de uma sobre outra das vertentes, verifica-se também a pouca solidez dos divisores para delimitar fronteiras,

espaços geográficos. No caso dos rios, as reações entre as vertentes em nada alteram seu papel de vinculador das mesmas. Se se trata de divisores, porém, movimentos daquela natureza podem modificar profundamente sua função dissociadora.

As reações em proveito da vertente melhor dotada se processam através dos colos e outras expressões de menor resistência da antepara divisória, tal como se dá a procura de equilíbrio dos líquidos em vasos comunicantes. E é assim que, mesmo em se tratando de elevados divisores, podem eles assumir papel funcional vinculatorio. Apenas, a medida dessa vinculação é que se apresenta de todo aleatória, por demais variável, se a comparamos com o caso fluvial.

Dessa estranha hidrostática político-econômica, a Cordilheira dos Andes, com o marcado antagonismo de suas vertentes, nos dá valiosa amostra.

Na vertente atlântica, longas e vastas bacias hidrográficas. Imensos rios navegá-

veis, mesmo nos confins mediterrâneos. Litoral fortemente articulado, bordando extenso e rico planalto continental. Costas de condensação próximas a importantes feixes de comunicação marítima.

Na vertente pacífica, litoral muitas vezes inóspito e excêntrico às grandes vias de comunicação marítima. Interior sistematicamente montanhoso, convidativo, pelo clima e pela produção. Comunicações longitudinais, paralelas às cristas das grandes massas integrantes da Cordilheira.

Em resumo, na vertente atlântica imensa superfície de contato com os mais posantes centros da civilização mundial, vias de penetração naturais estendendo-se do oceano às próprias fraldas andinas, mentalidade agrícola, tendências dinâmicas; na vertente pacífica, isolamento marítimo relativo, produção e comunicações que aconchegam características montanhosas, mentalidade mineira, tendências estáticas.

Recapitulamos o formidável antagonismo demarcado pelas cumeadas dos Andes, porque da maneira de ser da oposição entre as vertentes andinas pode-se concluir da influência decisiva da vertente atlântica sobre a vertente pacífica, da sorte de sucção econômica que o sistema hidrográfico daquela, acionada como se encontra pelas correntes de transportes marítimos mais importantes do globo, há de exercer sobre esta.

E o grau em que se manifestará essa influência vai variar segundo três ordens de fatores:

— a maior ou menor possibilidade de se levarem, pelas linhas naturais de circulação, os meios de transporte necessários;

— a maior ou menor praticabilidade das abertas nas linhas de cumeada;

— enfim, a maior ou menor tendência à pletora, levando ao nível dessas abertas a riqueza a transbordar-se de uma para outra vertente.

Da ação conjunta dêsses fatores é que vai depender o grau de elasticidade do formidável divórcio aquário marcado pelos Andes, em proveito da economia da principal vertente da grande massa continental sul-americana.

Se se examina a Cordilheira dos Andes em suas grandes linhas, verifica-se que as vias de transfusão entre suas vertentes se encontram, seja nas regiões dos *pasos*, seja na dos *nudos*, formas topológicas estas que balizam os centros de dispersão orográfica das várias seções da grande cordilheira

Os *pasos*, como por si mesmo traduzem, indicam as passagens, por assim dizer naturais (colos), de uma para outra vertente. Dêsses, os dignos de nota são o de Uspalata (Chile—Argentina) e o de Santa Rosa (Chile—Bolívia).

Os *nudos*, como centros de dispersão de águas em relação às várias ramificações dos sistemas de montanhas que, de quando em vez, nêles se enfeixam, apresentam-se sob

a forma aproximada de planaltos em torno de um alto pico, exprimem linhas de menor resistência, dentre as que constituem a formidável antepara divisória. Traduzem, por isso, embora de modo indireto, a permeabilidade transversal da Cordilheira.

Notam-se o de Pasto (Colômbia), Loja (Equador) e Pasco e Cuzco (Peru).

Do papel funcional dos *pasos* uma carta da América do Sul dá-lo eloqüentemente. O de Uspalata dá passagem ao transandino. O de Santa Rosa, balizado em sua parte mais alta pelos lagos Titicaca e Poopó, dá acesso às linhas férreas que, do trecho litorâneo Antofogasta—Mollendo, remontam o planalto boliviano.

O papel funcional dos *nudos* está, pode-se dizer, ainda por ser revelado. Retardam-lhe o advento as pressões exercidas sobre seus flancos, pela maior facilidade das comunicações e maior necessidade de circulação da riqueza. Ao norte, o território colombiano, canalizado pela bacia do Magdalena para águas do Atlântico, além da atração na-

turalmente exercida pelo Canal do Panamá. Ao sul, o escoamento verdadeiramente espontâneo assegurado pelo planalto boliviano que se abre francamente às vias essenciais da vertente atlântica. Finalmente, a capacidade carreadora ainda incipiente dos transportes na Amazônia e a incipiência econômica das regiões interessadas pelos *nudos*.

Apesar de tudo isso, porém, não padece dúvidas sobre a importância funcional dos *nudos* no complexo aparelho da economia do continente. A posição deles é das mais notáveis no opulento anfiteatro da Amazônia. E não lhes faltam vias de acesso para o Atlântico, embora ainda por se desenvolverem.

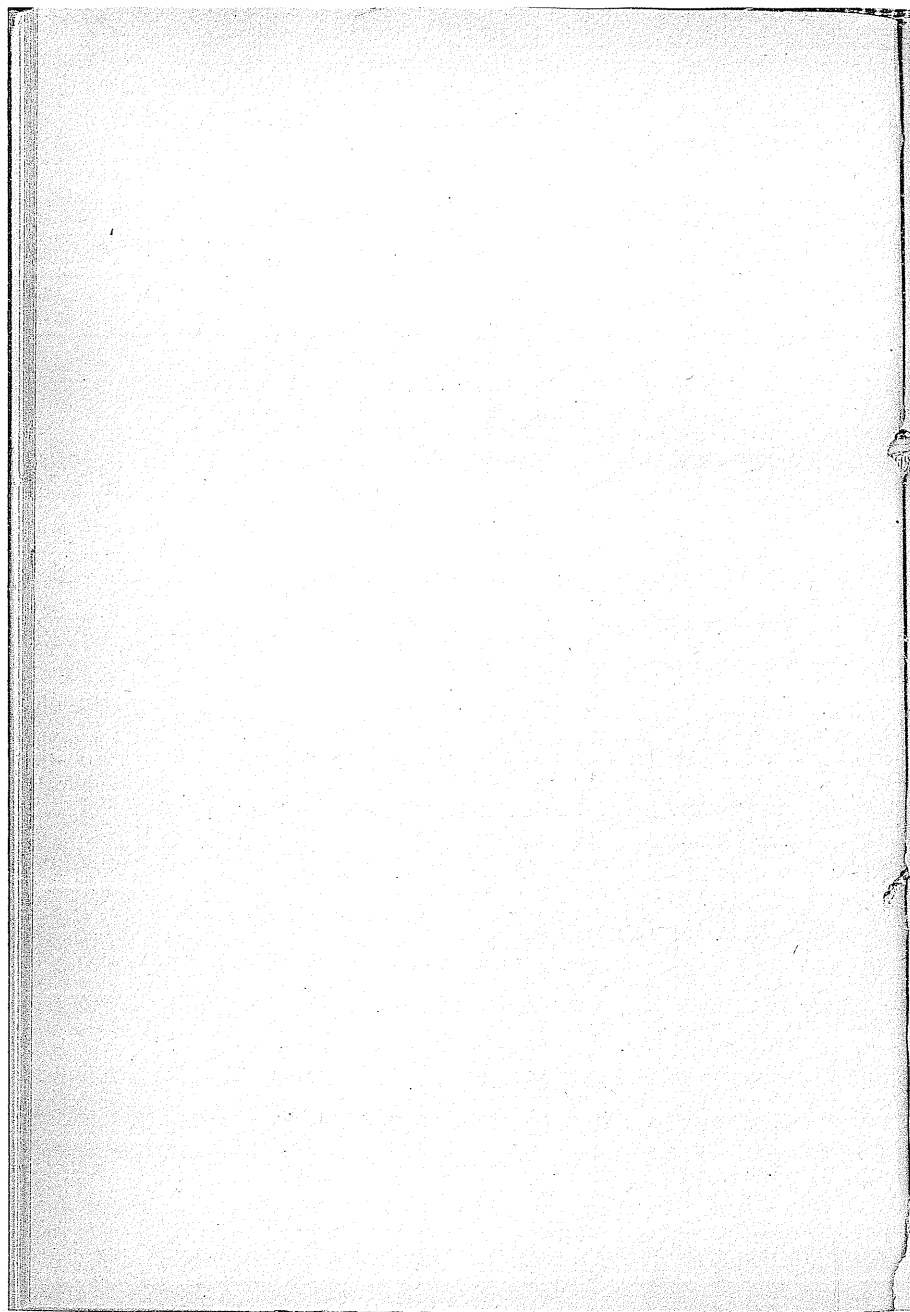
No ponto de vista das comunicações, notadamente, se encontram eles bem situados. Os de Pasto e Loja olham para os vales do Putumaio e do Maranhão; o de Pasco para a própria bacia do Maranhão e os vales do Purus e do Juruá; o de Cuzco prolonga o de Pasco no rumo da bacia do Madeira.

Conhecidas a influência atual das comunicações platinas sobre o planalto boliviano, as notáveis possibilidades viatórias do Madeira e sua bacia e considerada a tendência da Noroeste brasileira para servir aquele planalto, resta, evidente, que os *nudos* de Pasco e Cuzco, este diretamente, aquele indiretamente, se associarão ao papel funcional do Passo de Santa Rosa. Quanto aos de Loja e Pasto, permanecerão neutralizados pelas influências poderosas do Canal do Panamá, até que o congestionamento dessa via artificial e o despertar dos transportes nos vales amazônicos que defrontam esses *nudos* rompam, solicitados pelo desenvolvimento da riqueza nas regiões interessadas por essas formas topológicas, o equilíbrio em favor da vertente atlântica.

Pasos e nudos — aqueles já revelados, estes ainda na incipiência de segura promessa geográfica — significam, em conjunto, surpreendentes conseqüências de ordem política tão bem quanto econômica para o continente sul-americano.

Quando as possibilidades carreadoras da Amazônia se verificarem a pleno rendimento e conjugadamente com as abertas andinas, excluindo apenas o Paso de Uspalata, as bôcas do Amazonas despejarão no Atlântico grande parte da riqueza do centro e da vertente ocidental do continente. E cumpre não esquecer o papel acelerador que as correntes imigratórias dos nipões poderão assumir, se preferirem, mercê de sua inexcedível capacidade realizadora, criar caminhos mais diretos para seus núcleos em território brasileiro.

Eis de como, com a matéria dêsses três capítulos, ficam assentes as partes essenciais da grande montagem geográfica na qual se estão processando os lanços de toda a política e economia sul-americana, inclusive certas atuações inquietantes, como passamos a ver.

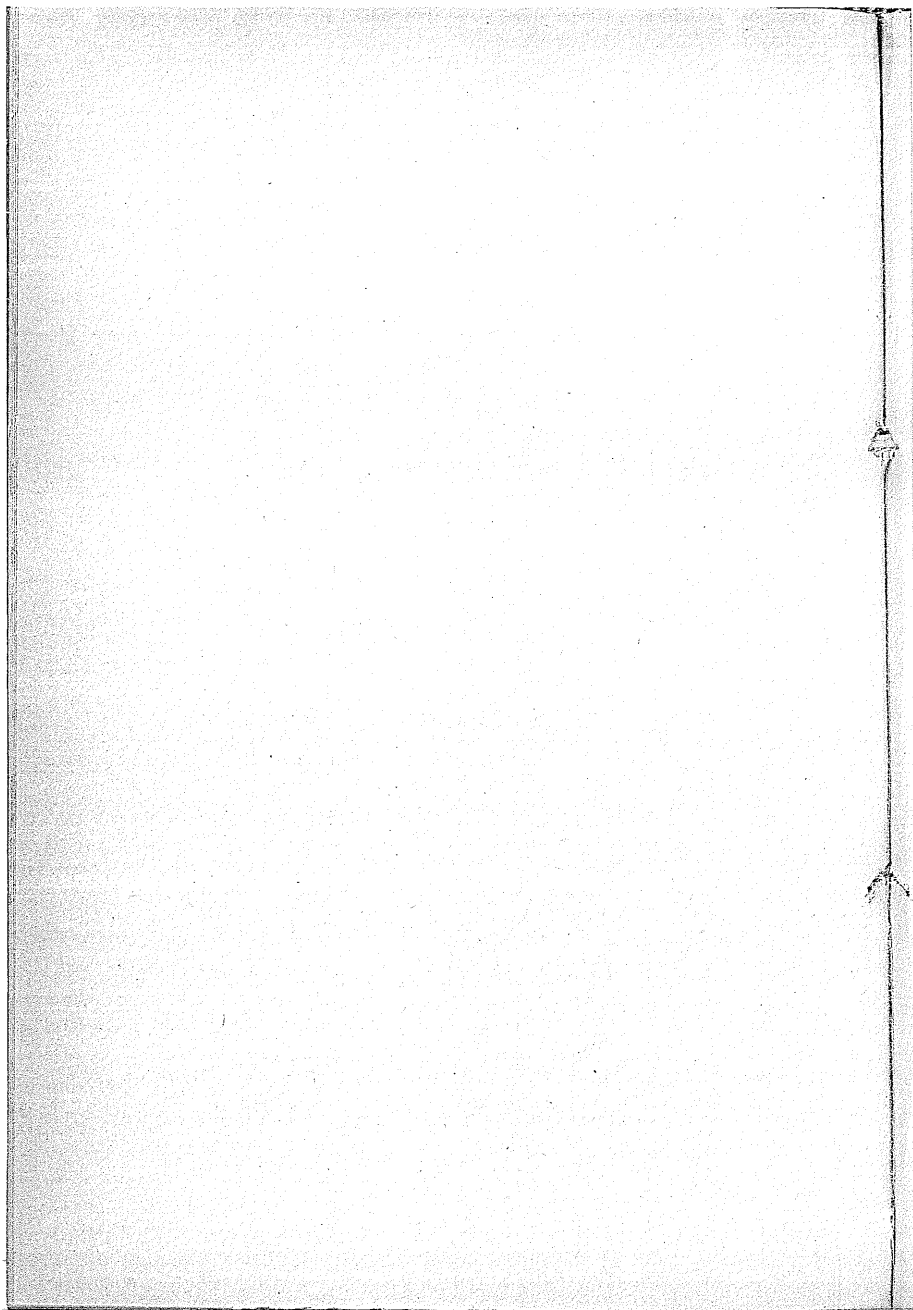


2.^a PARTE

SIGNOS DE INQUIETAÇÃO
POLÍTICA

CAPS.

- IV — Casos de instabilidade geográfica.
- V — Santa Cruz de la Sierra.
- VI — Influência norte-americana.



CAPÍTULO IV

CASOS DE INSTABILIDADE GEOGRÁFICA

*Em torno dos territórios boliviano
e colombiano — Caso uruguaio.*

Nada oferece maior soma de motivos geradores de inquietação política que a instabilidade geográfica, isto é, a oscilação de certos territórios entre determinadas características que os circundam.

Territórios assim oscilantes são verdadeiros focos de perturbações políticas, causas de dissensões ou, pelo menos, de preocupações sérias para que se evitem possíveis conflitos internacionais.

Em nosso continente há alguns casos de instabilidade geográfica dignos de registro. Um deles, o da Bolívia, é sobejamente conhecido. Outro, que se verifica no canto noroeste do continente, apenas começa a interessar. E ainda há o caso uruguaio comprovado fartamente pela história.

TERRITÓRIOS BOLIVIANO E COLOMBIANO

O caso da Bolívia foi vulgarizado pelas próprias conseqüências da Guerra do Pacífico. Após tôdas as discussões em torno da sua triste situação de país mediterrâneo ficaram em franca evidência as verdadeiras causas de sua instabilidade. De um lado sua vinculação geológica à estrutura andina, de outro sua oscilação diante as bacias que lhe corroem os flancos — a amazônica e a platina.

Com efeito; a situação da Bolívia é hoje das mais delicadas. Amarrada geológica-

mente à Cordilheira dos Andes, sofre diretamente os efeitos das discordâncias entre o Chile e o Peru. Trabalhada pelas bacias amazônica e platina oscila, instável, entre a Argentina e o Brasil. Como a verdadeira amputada da Guerra do Pacífico e ante a indiferença brasileira, teve que sujeitar-se, sem direito de escolha, à influência argentina.

Dos múltiplos aspectos da Bolívia mediterrânea, êsse último é dos mais importantes.

A intensificação do tráfego fluvial para levar ao Atlântico, pelo Prata, a produção boliviana; o alongamento dos trilhos argentinos à procura dos trilhos bolivianos num esforço de dobrar os transportes fluviais; as vias transversais que procuram estabelecer a rocada entre as vias fluviais e férreas, enfim todo o trabalho da influência argentina sobre a Bolívia, têm custado muito esforço, principalmente o emprêgo de vultosos capitais que urge defender.

Por outro lado, a Bolívia não se contenta com um pôrto de mar no Atlântico — quer a

sua saída marítima no Pacífico. Enquanto não, sentindo o quanto lhe custa a proteção argentina, apela para o Brasil, visando um pôrto em correspondência mais direta com seu planalto central (Santos ou S. Francisco).

E de todo êsse exame pode-se fixar de modo categórico o sentido político da Bolívia como o centro geográfico do continente e a causa eventual de conflito armado, cujo vulto poderá mesmo assumir o caráter de verdadeira conflagração.

O outro caso, o do canto noroeste do continente, começou a revelar-se com a abertura do Canal do Panamá.

Trata-se da região compreendida pelos territórios do Equador, da Colômbia e da Venezuela, que, no ponto de vista geológico, certos autores designam por um triangulo cujos vertices se apoiam no Gôlfo de Guaiaquil, no de Darien e na Ilha da Trindade.

Não se pode negar o interêsse que essa região sempre despertou, do ponto de vista histórico. Não só a colonização como as

campanhas da independência, pode-se dizer que partiram dela, no que toca aos hispano-americanos. Basta citar Bolívar e seu exército para que se diga tudo.

Atualmente, porém, sua importância desperta sob novos influxos. As influências políticas e os interesses econômicos que se aninham no Mar das Antilhas e o foco de atração que o Canal do Panamá representa são, por si sós, capazes de sublinhar, suficientemente, a instabilidade geográfica dessa extremidade continental, erigindo aí, como no centro do mesmo continente, outro caso de fragilidade política.

E essa instabilidade cada dia se caracteriza melhor, à proporção que o Mar das Antilhas se vai saturando de influências estranhas e que estas tendem a transbordá-lo.

Embora a possibilidade da abertura de um novo canal em Nicarágua possa servir de derivativo, parece que, mesmo assim, em nada desmerece o mau caráter dos aspectos políticos que se vêm mostrando em tórno da

instabilidade geográfica do canto noroeste do continente.

Esta instabilidade geográfica é facilíma de constatar. Basta que se examine com cuidado uma carta geográfica da América do Sul, à luz de certos princípios da moderna geografia, para que o fenômeno salte aos olhos em tôda a sua plenitude.

Antes do mais, com a carta sob os olhos, verifica-se que o conjunto da região é trabalhado, simultânea e intimamente, por duas influências marítimas diferentes, senão opostas — a do Pacífico e a do Atlântico.

Se é verdade que aí a costa do Pacífico perde um pouco de sua proverbial aridez, articulando-se melhor com o oceano, como o demonstram o Golfo de Guaiaquil e a Baía de Chaco, nem por isso suas características desaparecem, principalmente se se consideram as influências do Canal de Panamá.

A costa atlântica, por sua vez, como que requinta aí todo o esforço de sua dinâmica fluvial. As caudais da vertente atlântica

quase atingem a vertente oposta. O atrevimento do Atrato, que chegou a ser a grande sugestão para a construção do canal inter-oceânico, tais as mostras que deu como traço de união entre os dois oceanos; a extensão penetrante do Magdalena e do Cauca; a repercussão dessas caudais expressa pela navegabilidade do Orinoco e a concordância do Putumaio com o Solimões e o Amazonas, das mais extensas vias fluviais navegáveis, são todos êsses aspectos simples modalidades da-quele mesmo e incomensurável requinte.

Como é natural, às direções excêntricas de semelhante hidrografia corresponde a necessária dispersão orográfica. Aquêles imensos vales se entremeiam com as últimas ramificações da cordilheira andina. É como se, ao atingirem o alto Equador, os Andes explodissem em todos os rumos do quadrante N. N. E.

E é o planalto do Equador o grande centro de dispersão de águas em todo êsse qua-

drante, ao mesmo tempo que a articulação de todo êsse trato geográfico à *facies* andina.

Tal como o território boliviano, que se acorrenta à estrutura andina e oscila entre as atrações da Amazônia e do Prata, o agrupamento colombiano, soldado à Cordilheira pelo Nudo de Pasco, oscila entre as atrações de dois oceanos — do lado do Pacífico a Baía de Panamá, em que deságua o Canal; do lado do Atlântico as três formidáveis antenas que são o Magdalena, o Orinoco e o Amazonas.

Remontam a êstes vales o clima e a produção da vertente atlântica, que vão entestar com a produção mineira do centro de dispersão que é de caráter andino.

Nesse trato geográfico se encontram as características andinas e atlânticas, em tôdas as suas contradições. Contrastes de toda sorte, geológicos, econômicos e políticos. Desenha-se verdadeiro mosaico das circunstâncias geográficas sul-americanas. Espécie de amostra, sorte de miniatura do solo e subsolo continental.

Apenas tudo está reunido em tão pequeno espaço que se torna quase inconsistente do ponto de vista político, no que, aliás, essa região em nada se parece com o conjunto da massa continental.

Ao passo que a instabilidade geográfica do território boliviano não oferece conseqüências senão continentais, a do canto noroeste do continente seguramente ultrapassa aqueles limites.

A vinculação andina do território da Bolívia, em face do desentendimento entre o Peru e o Chile, produz constrangimento somente para a própria Bolívia, tomada praticamente mediterrânea. Pelo lado da Cordilheira, apenas um ponto de fricção de pouca importância para os demais — um pôrto para a Bolívia.

A oscilação entre as forças político-econômicas que as bacias do Amazonas e do Prata representam, essa sim pode traduzir verdadeiro motivo de apreensões internacionais mais sérias. Essas bacias significam

interesses de toda sorte, ligados às duas mais importantes nações do continente, que, se tudo as une, nem por isso estão de todo livres de possíveis estremecimentos provindos do planalto central do continente.

E nisso não está todo o perigo, pois, se essas nações se estremecerem, é certo que esse estremecimento terá imediata repercussão sobre as demais. Daí o caráter continental que poderá resultar, como consequência da instabilidade geográfica da Bolívia.

A instabilidade geográfica do canto noroeste do continente, entretanto, justo porque está numa das extremidades da massa continental, se mostra prêsa fácil a influências extracontinentais.

E isso é tanto mais verdade quanto a extremidade de que se trata é contígua a um dos mais intensos focos de influências estranhas, dos que existem no continente sul-americano.

O Canal do Panamá — verdadeiro *carrefour* internacional — e o Mar das Antilhas — incubadora da influência *ianque* — expri-

mem bem o caráter das pressões que se exercem nessa extremidade do continente sul-americano. As linhas naturais de penetração, que os vales do Madalena e do Orinoco representam, dizem o resto.

O CASO URUGUAIO

É dos casos de instabilidade mais interessantes da geografia sul-americana. Encontramo-lo na situação em que o regime orográfico e o geológico deixam o território uruguaio em relação aos territórios brasileiro e argentino que o enquadram.

Esse regime estabelece verdadeiro dualismo geográfico para aquêle território, em determinadas circunstâncias soldando-o ao território brasileiro, em outras deixando-o livre às influências argentinas.

Estudando esse caso com a minúcia necessária, chega-se a concluir que o dualismo geográfico que se verifica no território uruguaio se manifesta do ponto de vista fi-

siográfico quanto ao Brasil e do ponto de vista político quanto à Argentina, tal como concluiu o geógrafo norte-americano Kirkpatrick em seu magnífico trabalho *South America and the War*.

Com efeito, de um lado estão formações arcaicas e paleozóicas, vinculando o território uruguaio às últimas ramificações do maciço brasileiro; de outro, os terrenos quaternários que o relacionam com o território argentino.

A vinculação uruguaio-brasileira se traduz pela produção e pela gente, absolutamente idênticas, onde os tratos de territórios se assemelham. O gaúcho, com o seu feitio peculiar, vivendo à superfície, a mesma identidade do subsolo.

A vinculação uruguaio-argentina se verifica de outro modo. O Prata serve de eixo para a circunvolução das atrações. O estuário platino é o pólo irresistível. Como não bastasse Buenos Aires, defronte a Colônia criou-se La Plata, quase a meia distância entre Buenos Aires e Montevideú.

Com o Brasil, laços sentimentais entretidos pela simplicidade de interesses pastorís e agrícolas. Com a Argentina algo de mais importante, interesses comerciais e militares de monta, criados e homogeneizados pelo Prata e seu estuário.

Se, diante da necessidade de ver claro em tais circunstâncias, se reúnem os resultados do estudo de alguns dados históricos e geográficos sobre o assunto, e mesmo se se observam acontecimentos de certo modo recentes, chega-se a admitir que a linha do Rio Negro possa servir para marcar com a necessária precisão as zonas de influência de ambos aqueles fenômenos.

Se é exato que a influência política da Argentina se revela de modo muito generalizado, como bem se pode notar pela unidade de bitola uruguaio-argentina e pelos contatos das duas redes ferroviárias (Salto, Paissandu), não há dúvida que essa influência se torna mais perceptível de Martin Garcia para a boca do Prata.

Dois fenômenos exprimem bem essa maior influência. Um, é a criação de La Plata e suas íntimas relações com Colônia, representada pelo tráfego de rápidos *steamers* que fazem de Colônia quase um subúrbio de La Plata. Outro, o projeto da via férrea transversal ao feixe das vias uruguaiaias que da fronteira brasileira convergem sobre Montevideu. Essa via pretende ligar Colônia e Artigas (Rio Branco) por Treinta y Tres, em alguns trechos já construída ou em construção.

De resto, a orientação geral dessa via férrea, destinada a materializar o eixo da influência política argentina, inclusive pela *roçada* dos transportes entre as linhas do feixe da rede uruguaia, segue a do grande vale do Rio Negro. Não há dúvida que a transversal Colônia — Rio Branco vai suprir a navegação limitada do Rio Negro, que, em caso contrário, seria o próprio agente daquela influência.

Nesse particular a ponte sôbre o Jaguarão é o primeiro marco a balizar uma nova jornada para a política sul-americana, na extremidade sudeste continental.

Ao mesmo tempo que de futuro vai dar maior amplitude à influência política do Prata, vem trazer ao território uruguaio outras influências, provindas da barra do Rio Grande, senão das vias terrestres que cada dia mais vão sulcando o território brasileiro rumo ao sul.

Os ramais Basílio — Jaguarão e Rio Branco — Treinta y Tres são os dois marcos seguintes da nova jornada.

A ponte sôbre o Jaguarão é como um golpe de jiu-jitsu, joga com a própria expansão platina, exagerando-lhe, inopinadamente, o alcance. O contragolpe é pôr o território uruguaio, ao sul do Rio Negro, também ao alcance de outras influências políticas que não as argentinas.

Em que pese certas semelhanças fisiográficas e geológicas que, na balança do dua-

lismo geográfico uruguaio, sempre o fêz oscilante entre o Brasil e a Argentina, fazendo predominar o caráter político na vinculação uruguaio-argentina, novos aspectos de caráter neutralizante vão surgir, com os quais o Uruguai só terá a lucrar.

Após algumas oscilações, talvez até mesmo tumultuárias, a balança dos interesses chegará ao desejado equilíbrio tão necessário à paz sul-americana.

• Apenas se faz preciso aos construtores da ponte sobre o Jaguarão a previsão de todo êsse jôgo de atuações políticas. Talvez haja conveniência em prever o contrapêso capaz, por sua natureza, de assegurar ao empreendimento tôda a grandeza que comporta e que a muitos poderá escapar.

A transversal Colônia — Treinta y Tres — Rio Branco correrá paralela ao vale do Rio Negro, cuja fé de ofício é por demais conhecida.

CAPÍTULO V

SANTA CRUZ DE LA SIERRA

*O triângulo simbólico do planalto
boliviano — Santa Cruz solicitada
nos rumos de todos os quadrantes.*

As circunstâncias geográficas do planalto boliviano traduzem bem toda a inquietação política que gira ao redor do território da Bolívia.

Como alguns autores têm feito notar, as solicitações que cercam o território boliviano são de tal monta que chegam a criar para a Bolívia uma instabilidade política verdadeiramente ameaçadora da paz sul-americana.

Com efeito, vinculada ao território do Pacífico pela contextura andina da parte oci-

dental de seu território é, em seguida, em sua parte central e oriental, violentamente dissociada pela repulsão das bacias platina e amazônica.

E' evidente o constrangimento político que marca a vida da nação boliviana, obrigada a olhar para o ocidente como a amputada da Guerra do Pacífico, enquanto outros disputam os valores econômicos de seu soberbo território tão bem resumido pelo triângulo Sucre — Cochabamba — Santa Cruz de la Sierra.

E na fiel expressão dessa miniatura, cumpre ressaltar Santa Cruz de la Sierra, justo a região em que tendem a manifestar-se todas as forças dissociadoras da Bolívia mediterrânea, região em que essas forças encontram seu verdadeiro ponto de aplicação.

O TRIÂNGULO SIMBÓLICO DO PLANALTÃO BOLIVIANO

De fato, Santa Cruz, com sua altitude de 400 m, está no sopé mesmo do triângulo

se considerarmos o diferença de nível de mais de 2.000 m, em relação aos dois outros vértices (Cochabamba e Sucre). Representa o centro econômico de toda a vertente oriental e nordestina do planalto e, afora inúmeros produtos, cuja exploração intensiva data da queda da borracha (fumo, açúcar, café, cereais, gado, etc.), possui terrenos petrolíferos cujas pesquisas vão já bem adiantadas.

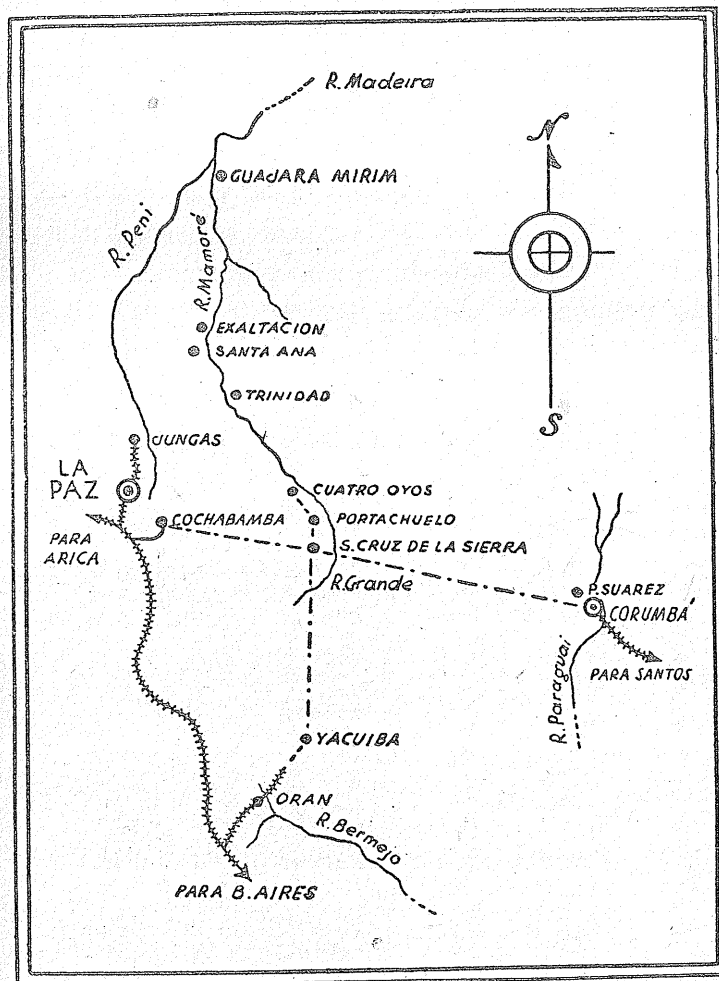
Por essas razões, convergem de todos os quadrantes as mais imperiosas influências sobre Santa Cruz de la Sierra, segundo as direções de Cochabamba, de Oran por Yacuiba, de Puerto Suárez, enfim de Guajará Mirim.

A direção de Cochabamba é, no momento atual, das mais ameaçadoras. Puxa para oeste diretamente (Arica) e, indiretamente, para o sul (Buenos Aires). Tem contra si, entretanto, as rampas da rodovia que sobe a partir de Santa Cruz para atingir os trilhos ferroviários.

Além disso, o Beni, dispondo do ramal La Paz — Yungas, pode converter para o norte grande parte da capacidade dissociadora, partindo da direção de Cochabamba.

A direção de Oran é ainda longínqua como força dissociadora. A ponta dos trilhos apenas transpõe o Bermejo e, quando tiver atingido Yacuíba, ainda terá que percorrer cerca de 600 km para atingir Santa Cruz. Todavia, não nos esqueçamos de que essa direção, correndo nítida para o sul, conduz diretamente a Buenos Aires, ao escoadouro natural da bacia platina. Essa circunstância pode, de um momento para outro, tornar essa direção dissociadora das mais perigosas.

A direção de Puerto Suárez, quanto à atração que exerce sobre Santa Cruz, pode considerar-se como conjugada à via fluvial do Paraguai. Isso quer dizer que, apesar de puxar para leste, pode a direção de Puerto Suárez ser coordenada, em seus efeitos econômicos e políticos, com a direção do sul balizada por Yacuíba — Oran.



Esquema das influencias geo-politicas sobre Santa Cruz de la Sierra.

A chamada Convenção Carrillo — Gu-tierrez é a melhor prova disso. Entretanto, duas ações neutralizantes devem ser encara-das: as más condições de navegabilidade do Paraguai acima de Assunção e o papel fun-cional da Noroeste, se convenientemente con-jugada com o pôrto de Santos.

Enfim, a direção determinada por Gua-jará Mirim, ponta dos trilhos da Madeira — Mamoré, traduz a expressão da capacidade viatória, da espontaneidade carreadora da Amazônia, notadamente depois de construído o ramal Santa Cruz — Quatro Ojos.

SANTA CRUZ SOLICITADA NOS RUMOS DE TODOS OS QUADRANTES

Como se vê, Santa Cruz de la Sierra é notável *carrefour* econômico no centro do continente. Todavia, deve-se convir que os chamamentos econômicos que aí se cruzam não têm o mesmo valor. Do mesmo modo, deve-se reconhecer que o valor de cada um

dêles é mais ou menos aleatório, segundo o progredir ou o regredir dos restantes.

A atração para oeste perde muito a partir de Cochabamba, devido às insuficiências do litoral do Pacífico.

As atrações do sul encontram, por sua vez, sérios obstáculos. Por Cochabamba há a distância para o escoadouro de Buenos Aires: Santa Cruz — Cochabamba — Buenos Aires 3.285 km. Por Yacuíba, cêrca de 600 km de menos, ligação mais direta, mas ainda por construir.

A atração de leste (Puerto Suárez), se se prolongasse nessa direção com a necessária eficiência, seria verdadeiro golpe nas atrações do sul, pois levaria ao Atlântico, 1.600 km de costa acima da foz do Prata (Santos), através de 2.576 km ou seja cêrca de 700 km de menos que por Buenos Aires.

Para isso bastaria a construção da linha Santa Cruz de la Sierra — Puerto Suárez.

Se, porém, a Noroeste não realizar a desejada eficiência, a construção dessa linha se-

ria verdadeira arma de dois gumes, reforçando a energia transportadora do Paraguai como via fluvial.

Finalmente resta a atração do norte que se manifesta pela Madeira — Mamoré captando os transportes pelo Rio Grande, francamente navegável desde Cuatro Ojos (200 km abaixo de Santa Cruz, dos quais 100 já abertos em rodovia) e podendo ser dobrada por transportes rodoviários, quando se ligarem Portachuelo — Cuatro Ojos — Trinidad — Santana — Exaltación (centros dos mais florescentes) a Santa Cruz e Guajará Mirim.

Ao nosso ver a atração norte será a decisiva. Serve a 3/5 do território boliviano, se encararmos o vale do Beni como sua variante. Os transportes se deslocam, apesar dos milhares de quilômetros, sempre no mesmo ambiente das características amazônicas. Predomina o transporte fluvial, mais barato que o ferroviário, e desaguando, no Atlântico, à altura do Equador.

Sòmente a atração de leste poderá contrabalançá-la, se sobrarem à Noroeste os meios necessários para vencer as influências fluviais e ferroviárias de Buenos Aires, ou seja para vencer suas próprias insuficiências, inclusive o pantanal no ultimo lanço de seus trilhos.

Notemos, para terminar, que ambas estas atrações (do norte e de leste) estão naturalmente vinculadas às possibilidades da viação brasileira.

CAPÍTULO VI

INFLUÊNCIA NORTE-AMERICANA

O mediterrâneo americano — Rumos à influência ianque.

A influência mundial dos Estados Unidos é hoje realidade que se não discute. Cresce com a importância cada vez mais acentuada de suas relações financeiras e econômicas com os demais países. E' servidão contra a qual inútilmente se debatem os que contra ela se revoltam.

As causas dessa influência são múltiplas e complexas. Escalonam-se desde os mais simples e prosaicos motivos de ordem econômica até a razões políticas de suprema

transcendencia. Longe de nós pretender esmiuçá-las.

Bem ao contrário dessa influência assim generalizada, porém, é a que o potencial *ianque* exerce sobre os países americanos.

Para esta outra influência, talvez secundária devido ao valor das atuações em jogo, à maior proximidade e à incipiência da totalidade dos *influenciados*, há razões puramente geográficas por si só capazes de explicar certas manobras diplomáticas (econômicas) ou certos golpes de força (militares).

E essa sorte de predomínio de determinadas circunstâncias geográficas, se se pode dizer assim, serve tanto para atenuar as culpas da influência *ianque* sobre a própria América, como de sobreaviso para os países americanos por ela ainda não atingidos diretamente.

O MEDITERRÂNEO AMERICANO

Ao Mar das Antilhas cabe êsse papel de alta significação política, quer para justificar as faltas internacionais norte-americanas, quer para servir de alertador ao continente do sul.

E as bases em que assenta êsse papel funcional para o Mar das Antilhas são fáceis de estabelecer.

Antes do mais o seu caráter mediterrâneo.

Essa maneira de ser associa desde logo o estabelecimento de correntes marítimas visando a circulação comercial, não ao longo das costas, mas para tecer uma rêde de costa a costa, tal como acontece a tôdas as águas mediterrâneas ou de caráter mediterrâneo.

Acresce que, como mediterrâneo, o Mar das Antilhas é limitado pelas terras estreitas da América Central de um lado, de outro pelas Grandes e Pequenas Antilhas. Quer

dizer que predominam sôbre seus flancos de maior extensão terras que nada têm de caráter continental e que, ou tendem francamente para o tipo marítimo (América Central), ou representam num grau máximo o tipo marítimo (Antilhas).

Além disso há a atuação do Istmo do Panamá. Como a qualquer outro istmo, não se pode negar a fôrça de atração que êle impõe, como traço de união entre os dois maiores oceanos do globo.

No caso do do Panamá, essa fôrça de atração marítima venceu a fôrça de conexão que êle devera representar em relação às duas massas continentais americanas, isso apesar de as saídas para o Atlântico não serem tão francas como a que abre para o Pacífico.

Mas não pode haver dúvidas sôbre que as insuficiências articulares do Mar das Antilhas — como mar mediterrâneo — são sobrejamente compensadas pelo Istmo do Panamá como foco de atração em seu interior.

E justamente em torno dêsse foco é que nasceram tôdas as ações, culminadas com a passagem das obras do canal para mãos americanas e a sua conclusão conduzindo ao seccionamento do Panamá.

O Istmo do Panamá representa, no mediterrâneo americano, a figura central de todo o drama político que aí se desenvolve, tão bem como Malta no Mediterrâneo da Europa e Boni no da Insulíndia.

Uma inspeção nas cartas geográficas permite constatar tôda a verdade dos princípios registrados, aliás ante a observação dos fatos, pela geografia social.

Encontramos tôda a América Central completamente fracionada, desde a fronteira com a Colômbia até a fronteira com o México. Embora houvesse continuidade territorial, as influências marítimas, opondo-se de perto exageraram as características marítimas ao ponto de conduzir ao fracionamento político.

Também nos aparece sob os olhos o fracionamento das Grandes Antilhas e a pulverização das Pequenas Antilhas, igualmente fracionadas e pulverizadas do ponto de vista político.

Para caracterizar o mediterrâneo americano não falta mesmo o fenômeno compósito tão bem concretizado no *papimient*o, falado em Curaçau e nas costas da Venezuela.

De quanto fica observado, como não compreender o extravasamento norte-americano para essa possível incubadora de sua expansão? Aliás, outra não é a função do Mar das Antilhas, como mar mediterrâneo. Se não tem a projeção criadora dos dois outros mediterrâneos (o da Europa e o da Insulíndia), nos limites propriamente americanos assegura extraordinário alcance, fecunda repercussão ao potencial formidável das possibilidades *ianques*.

A tenacidade mexicana deteve o desmembramento do México, mas principalmente as atrações desse singular mediterrâneo, que é o

mar das Antilhas, fizeram resvalar para o sul as forças desencadeadas pelo progresso norte-americano. Saltando a península de Yucatan, amputaram a Colômbia, perfuraram o Canal do Panamá e mantêm o contrôlo de tôdas as entidades fracionadas da América Central e das Antilhas.

RUMOS À INFLUÊNCIA IANQUE

Na caracterização que vimos de fazer do Mar das Antilhas, como mediterrâneo americano, focalizamos seu papel funcional como incubadora do extravasamento do potencial econômico e político dos Estados Unidos.

Acabamos de ver como as características marítimas extremadas dêsse mediterrâneo se adaptaram bem às necessidades da expansão ianque e como o Canal do Panamá representa o papel de centro de tôdas as atuações desta política. As reações que se deviam processar nessa retorta estão, pode-se dizer, a têrmo.

Um ou outro detalhe, apenas, está por terminar. Em suas grandes linhas, as operações estão francamente em curso, se se considerar como líquidas a irredutibilidade do México, aliás na iminência de ficar ilhado, e a duplicação do Canal de Panamá com o de Nicarágua.

Está mais que evidente a possibilidade de o potencial ianque exceder o recipiente antilhano e canalizar-se por onde fôr mais fácil e necessário escoarem-se os seus interesses econômicos.

No ponto de vista estritamente americano torna-se muito fácil precisar os rumos de atração para as energias a se desencadearem.

De um lado está o ponto de vista fisiográfico, quer dizer as próprias linhas de penetração, naturais à infiltração dos interesses econômicos. De outro, determinadas circunstâncias políticas que desaconselham algumas direções ou regiões. Finalmente, o imperativo de certas contingências industriais que exi-

gem ir-se ao encontro de certos produtos onde quer que eles se encontrem.

Fisiograficamente, as bacias do Orinoco e do Magdalena englobam as linhas de penetração por excelência para quaisquer influências econômicas, provindas do mediterrâneo americano. Não só abrem as portas aos longos vales longitudinais dos Andes como, por contato direto, comunicam com o vale do Amazonas, e, indiretamente, pelos *nudos* e *pasos* (abertas andinas) comunicam ainda com esse vale e com a bacia do Prata.

Naturalmente a região das Guianas é a desprezar. Apesar de sua forma de verdadeiro trampolim para saltar na Amazônia, não reúne as vantagens daqueles dois outros eixos de penetração e envolvem questões com a política européia. Ademais, o vale amazônico já está franqueado ao capital americano.

Os imperativos industriais vão servir para limitar a extensão dos lanços e, por isso, nada autoriza admitir uma penetração em

tôda a profundidade, facilitada pelas possibilidades fisiográficas já referidas.

Dada a importância avassaladoramente crescente do avião e do automóvel, sem dúvida nenhuma cabem à borracha e ao petróleo as referências que devem balizar o primeiro lance às influências político-econômicas *ianques* em território sul-americano.

A êsses imperativos respondem o controle exercido pelos americanos sobre o petróleo da Venezuela, da Colômbia e do Peru e a atuação Ford na Amazônia.

Se levarmos em conta as medidas de segurança adotadas pelo Equador e pela Bolívia por meio de legislação adequada a manter, em qualquer caso, a nacionalização de seu petróleo, pode-se facilmente verificar por onde andam já as influências *ianques* em território sul-americano.

De modo geral, pode-se dizer que os vales do Orinoco e do Magdalena já foram remontados e o vale do Amazonas já se encontra em jogo, ou seja, o paralelo do Manaus

marca aproximadamente o limite do avanço realizado.

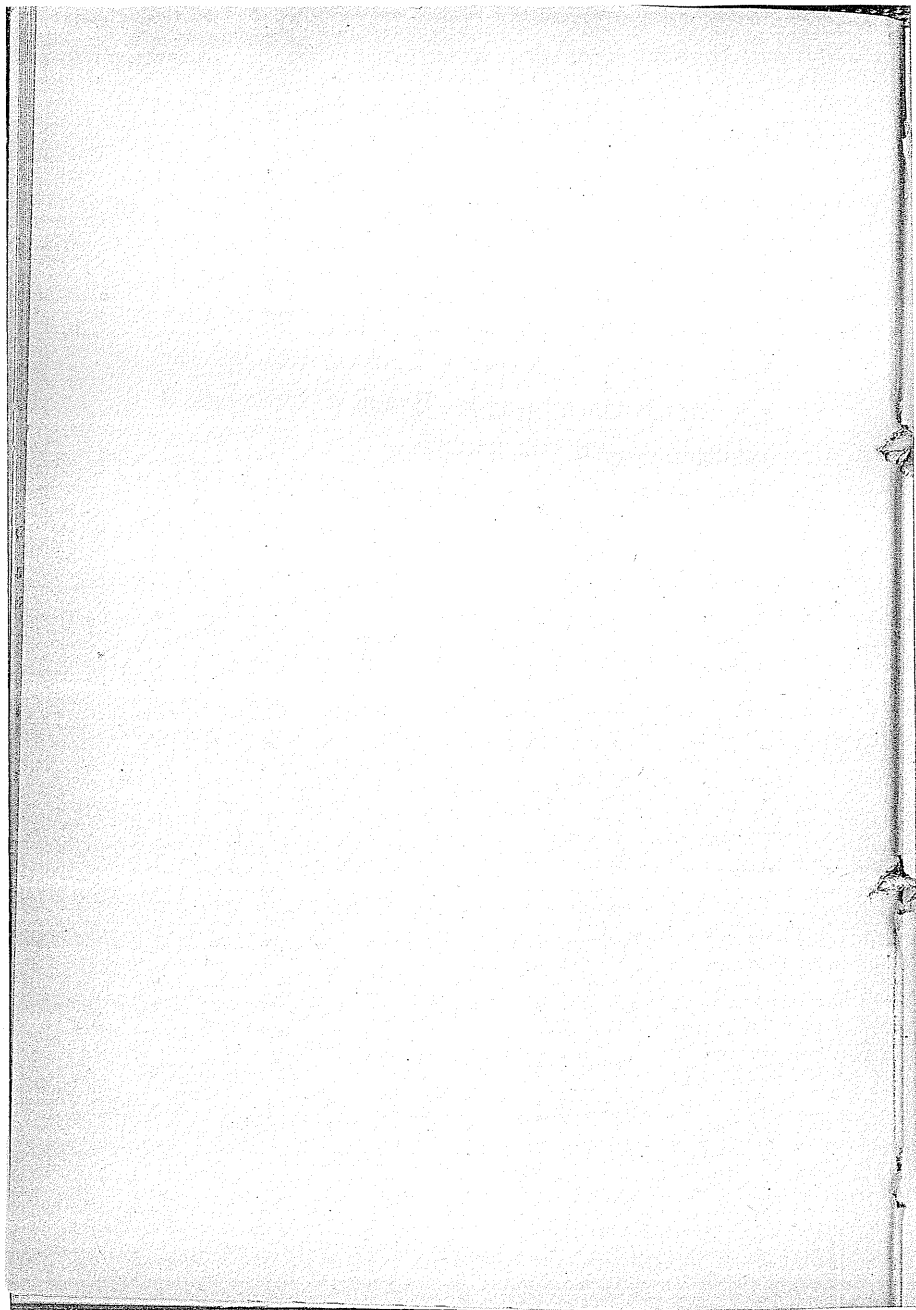
Embora não seja fácil prognosticar, tudo faz crer que os maiores progressos da infiltração dos interesses norte-americanos em nosso continente se farão pelas vias andinas e ao longo da costa do Pacífico. Corroboram nosso prognóstico, além das facilidades fisiográficas, o fracionamento político do território.

Além disso é o meio mais seguro e o caminho mais direto para ir das Antilhas ao planalto boliviano, verdadeiro centro geográfico do continente do sul. E essa tarefa não é das mais difíceis, por isso que pode levar-se a cabo à sombra do litígio do Pacífico, cuja solução, apesar de tudo, está longe de satisfazer os pontos de vista verdadeiramente essenciais ao equilíbrio político da América do Sul.

É assim que as influências *ianques* rumam — cumpre notar — nas direções assinaladas pelos casos mais nitidos e de caráter

mais geral de instabilidade geográfica do território sul-americano.

Encerrando êsses capítulos, que vimos de agrupar sob o título de "Signos de inquietação política", devemos lembrar-nos do papel coordenador que o Brasil é chamado a exercer — por sua posição e mais características geográficas — sôbre tão complexas circunstâncias econômicas e políticas a envolverem o continente sul-americano em suas malhas, papel que focalizaremos a seguir, como remate dêste modesto ensaio.

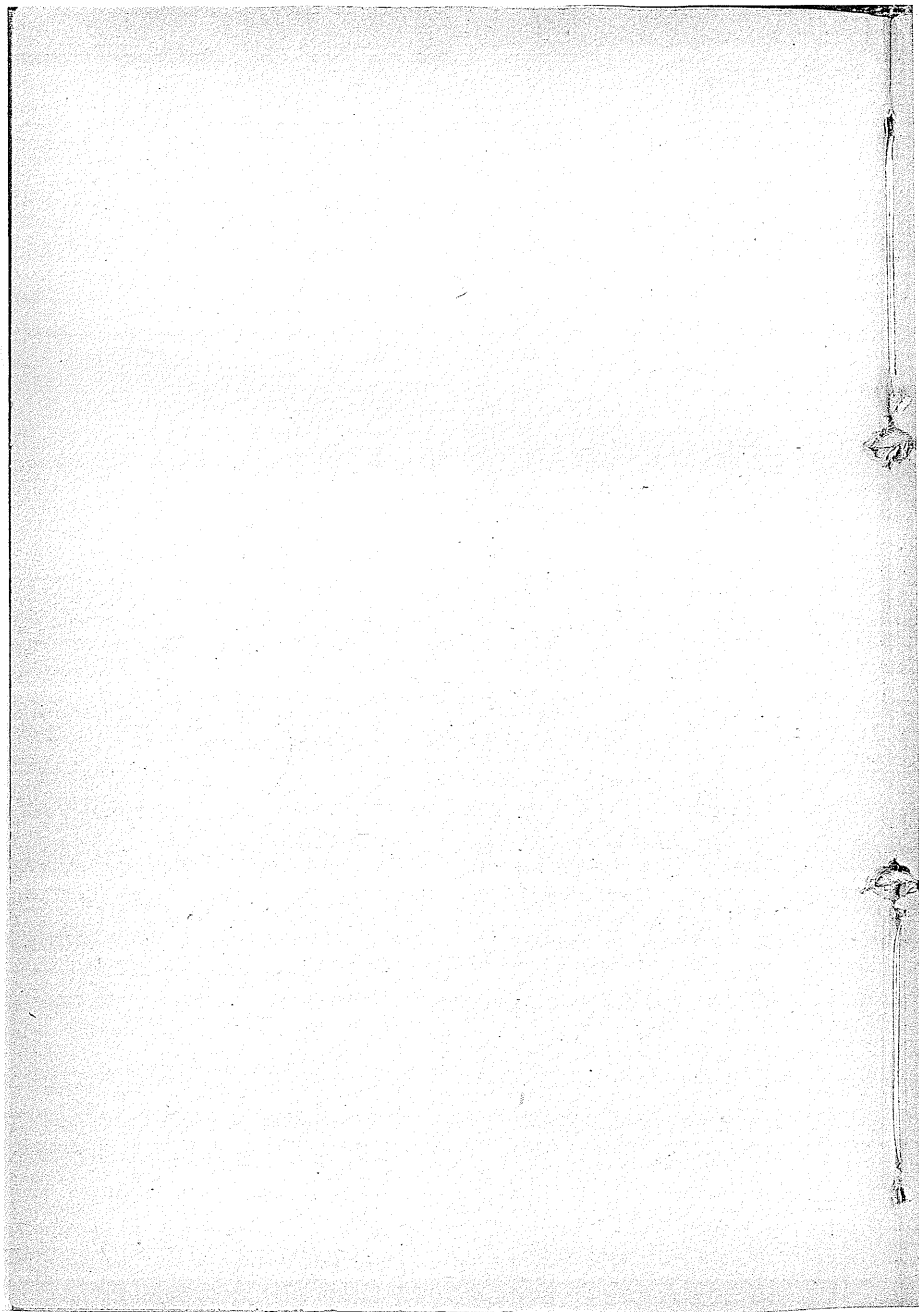


3.^a PARTE

PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL

CAPS.

- VII — Síntese geográfica do Brasil.
- VIII — Aspectos decisivos do Brasil Platino e do Brasil Amazônico.
- IX — Expressão continental do Brasil.



CAPÍTULO VII

SÍNTESE GEOGRÁFICA DO BRASIL

*“Regiões naturais” brasileiras —
Papel funcional das “regiões na-
turais” brasileiras.*

Depois que se tem esquadrihado a massa continental sul-americana, mesmo que se não queira, fica-se a pensar no papel que caberá, nesse conjunto, ao território brasileiro, contendo mais de dois têrços das costas do Atlântico, de terras da vertente atlântica cujo dinamismo hidrográfico se manifesta decisivo segundo seus dois formidáveis compartimentos — o platino e o amazônico.

Para estimá-lo, cumpre antes do mais passar em revista o nosso próprio território

em si mesmo, surpreendendo sua própria maneira de ser e, em seguida, concluindo de suas possibilidades funcionais em relação ao restante do território continental.

Não raras vezes se têm travado sérias discussões em torno da questão de nossa unidade geográfica, unidade que uns querem de inatacável exatidão e outros encaram como absolutamente discutível.

As opiniões variam desde a idéia de admitir o território brasileiro como a justa posição de inúmeras mesopotâmias, rendilhado pelas caudais hidrográficas, como se fôra estranho *arquipélago continental*, até ao exagero de pretender tudo enfeixar no maciço central de nosso regime orográfico.

No primeiro caso, esquece-se o papel vinculador das vias fluviais, no segundo despreza-se a característica centrífuga do maciço brasileiro, como centro de dispersão de águas e o caráter excêntrico do vale amazônico, que, evidentemente, o furta das possíveis influências unificadoras daquele maciço.

Ao nosso ver, não se precisa chegar a nenhum desses extremos. Segundo o critério da ciência geográfica moderna, a unidade de um território não se deve restringir ao ponto de vista estrito da geografia física.

Raros, bem raros serão os países que dispõem de unidade territorial indiscutível do ponto de vista fisiográfico. O que se faz necessário é ver até onde o território em questão permite à geografia política enfeixá-lo numa verdadeira nação.

E, sob êsse aspecto, não há negar as excelências do território brasileiro, apesar de todos os seus caprichos, da aparência de tôdas as suas contradições.

“REGIÕES NATURAIS” BRASILEIRAS

Para verificá-lo, basta que apelemos para as *regiões naturais*, contidas em nossas fronteiras.

O problema das regiões naturais, criado pelas tendências integralizadoras da geografia moderna, é de si mesmo intrincada questão.

Trata-se de, em presença de um território, cujo complexo geográfico se tenha estudado, estabelecer-se o grupamento das regiões em que se manifestam determinados fenômenos, de modo a como que se fazer a síntese da análise, antes estabelecida.

Como se vê, não é problema fácil. De um lado, os fenômenos que servem de base à definição das *regiões naturais* são múltiplos e abrangem tôdas as modalidades geográficas. Isso obriga a distinguir quais os fenômenos verdadeiramente característicos, isto é, que devem predominar como diretrizes para os grupamentos a definir como *regiões naturais*. De outro, as dificuldades que, modernamente, cercam as questões de delimitação de quaisquer regiões. A intensidade e complexidade dos interêsses econômicos e multiplicidade dos meios de transportes não respeitam limites, por melhor caracterizadas que sejam. As linhas de água traduzem eixos de aglutinação econômica e os grandes divi-

sores são transpostos por todos os meios, depois da cremalheira, do tunel e, sobretudo, do motor a explosão, cujas conquistas culminam com o advento do mais pesado que o ar.

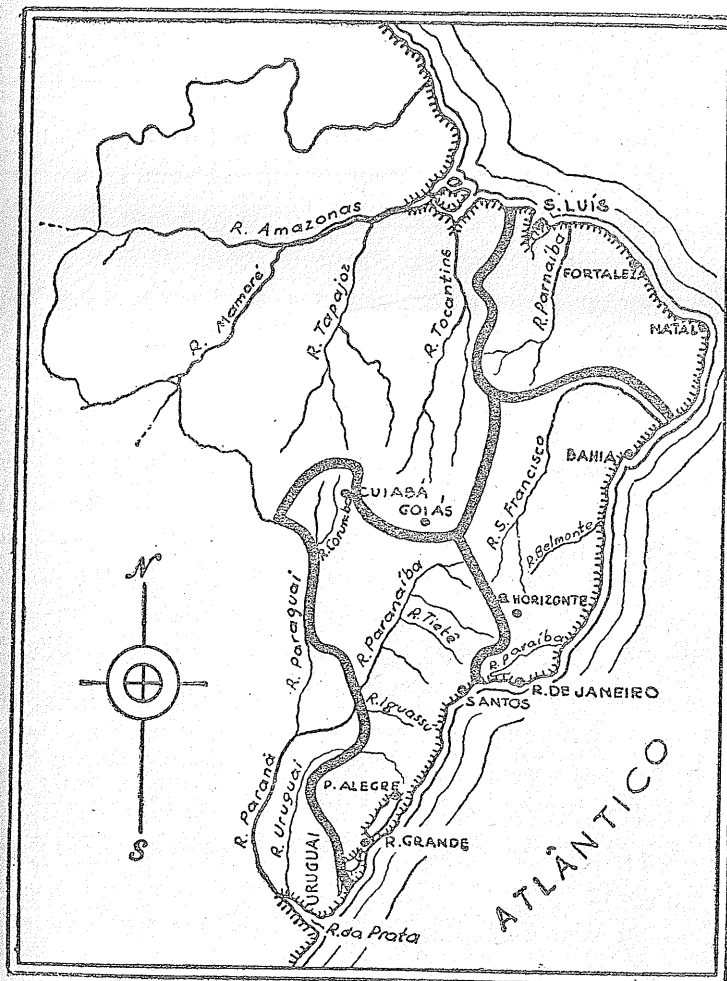
Quando se tem de encarar o problema das *regiões naturais* sob o ângulo das modalidades geográficas brasileiras, cujos aspectos o alongamento de nosso território no sentido dos meridianos complica de maneira impressionante, sente-se que, de fato, se está em presença de grave problema.

Sobre o assunto nada conhecemos de melhor que o admitido pelo professor Delgado de Carvalho, isto é, o Brasil permitindo quatro *regiões naturais*, a saber: o Brasil Amazônico, o Nordeste Subequatorial, a Vertente Oriental dos Planaltos e o Brasil Platino.

À vista das dificuldades do problema, o professor Delgado não só deixa imprecisos, tal como convém, os limites dessas *regiões naturais* como também considera, em cada um dêles, *sub-regiões naturais*.

A definição porém daquelas *regiões naturais* é bastante para que se aprecie a propriedade com que foram encaradas suas características.

Com efeito: o Brasil Amazônico comportando a região serrana (maciço granítico das Guianas), a depressão amazônica (calhas do Amazonas e seus afluentes) e a Hiléia (região das matas); o Nordeste Sub-equatorial abrangendo o Golfão Maranhense (sorte de transição da Amazônia), a bacia do Parnaíba, as Serras e Chapadas da Vertente Norte-Oriental (regiões semi-áridas), o litoral, a mata e o agreste de Pernambuco (balizada pelo Cabo de S. Roque, foz do S. Francisco e Serra da Borborema); a Vertente Oriental dos Planaltos compreendendo o litoral baiano-espirito-santense (inclusive as bacias do Paraguaçu, Jequitinhonha e Doce) e região das chapadas (zona alta), o vale do S. Francisco, o Sul Mineiro e o vale do Parnaíba; o Brasil Platino englobando a costa ou contra-vertente oceânica (entre o Atlân-



"Regiões Naturais" do Brasil.

tico e a Serra do Mar), a Região Serrana (Serra do Mar e Geral), a região do Planalto (alternação de campos e matas, região suporte dos afluentes orientais do Paraná), a campanha rio-grandense e a baixada mato-grossense — em seu conjunto, nada mais espontâneo que essas grandes divisões e respectivas subdivisões.

E é assim que, dentro da mais equilibrada medida, o professor Delgado de Carvalho nos conduz a um Brasil menos intrincado, mais compreensível em sua imensa expressão geográfica.

PAPEL FUNCIONAL DESSAS "REGIÕES NATURAIS"

Nestas excelentes bases, e fazendo preponderar os fatores políticos, é que nos animamos a formular a síntese geográfica brasileira.

Em primeiro lugar admitimos os dois imensos brasis que se procuram até às mais

longínquas regiões da parte central do continente, representando ambos verdadeiros territórios de penetração tendo como base o litoral atlântico. São eles o Brasil Amazônico e o Brasil Platino.

O Brasil Amazônico se comunica de modo mais direto com o oceano, por isso que dispõe do Rio Amazonas como via natural. E sua capacidade de penetração é mais ampla, pois o vale amazônico é o grande coletor do formidável anfiteatro que se arqueia de Caracas a La Paz. O Brasil Platino, apesar de que exija meios artificiais para ligar-se ao oceano, dispõe de portos com suficiente capacidade de atração na costa e dos estímulos de dois países mediterrâneos que naturalmente reagem contra a força centrípeta do Prata: — o sul de Mato Grosso, prolongando os territórios paulista e paranaense, representa a sua força de penetração.

Dêsse esforço de penetração e da retração do litoral que corresponde a cada um desses brasis, resulta que eles se tornam mais ou

menos excêntricos, notadamente o Brasil Amazônico.

Consideradas também a extensão e natureza das fronteiras terrestres com os hispano-americanos (vivas quanto ao Brasil Platino e ainda mais ou menos mortas quanto ao Brasil Amazônico) e o predomínio econômico da vertente atlântica sobre a do Pacífico, resta evidente a importância decisiva desses dois brasis nos vastos domínios, não só da política interna, como nos da política continental.

Representam duas regiões convergentes em relação ao próprio centro geográfico do continente (planalto boliviano), seja por meios artificiais (porto de Santos — rede paulista — Noroeste), seja por vias mais que espontâneas como os rios da bacia amazônica.

Em segundo lugar há a considerar as outras duas *regiões naturais*, a Vertente Oriental dos Planaltos e o Norte Subequatorial — que se prolongam de modo a justificar o título que lhe atribuímos de Brasil Longitudinal, chamado a como que estabelecer a

ligação entre as duas vastíssimas regiões denominadas Brasil Amazônico e Brasil Platino. À extensa linha de costa convexa que se estende da Guanabara ao Golfão de São Luís corresponde, como uma sorte de corda, a linha terrestre balizada pelo vale superior e médio do São Francisco e do Parnaíba

Quer dizer que excêntricamente, por via marítima, ou concêntricamente, por vias terrestres, o papel funcional dessas regiões é de ligar, homogeneizar, amarrar os dois brasis essenciais, do ponto de vista continental, o platino e o amazônico.

De fato, a história o confirma sobejamente. A via marítima assegurou muitas vezes nossa unidade política, e as vias terrestres, com o vaivém de paulistas aos confins do Piauí, conduziram os lanços da expansão fomentadora da unidade social e econômica brasileira.

Por mais periclitante que se queira julgar nossa unidade geográfica, é mais que certo repousar a sua manutenção nessas duas ordens

de fenômenos: atuações convergentes do Brasil Platino e Amazônico sobre o centro geográfico do continente considerado objetivo comum; esforços de unir as duas extremidades divergentes dessas mesmas atuações na orla litorânea, justo pelas *regiões naturais* que denominamos, em conjunto, de Brasil Longitudinal.

Comprovam-no os desenvolvimentos da Noroeste e o milagre da Madeira—Mamoré; o tráfego da rede paulista e o movimento portuário de Santos, tão bem como as correntes dos transportes fluviais do Amazonas, isso quanto às linhas de penetração. Quanto à ligação delas, aí temos a São Luís—Terezina e a estrada Petrolina—Paulista, bem como os prolongamentos ferroviários que já atingem a fronteira de Minas à procura da rede baiana, sem contar as linhas de cabotagem e o tráfego aéreo, tudo perfazendo esforços sérios no sentido de dar realidade prática às tendências geográficas que vimos de fixar.

No dia em que essas tendências puderem ser suficientemente atendidas, todos os fantasmas desaparecerão como por encanto e nossa unidade geográfica será assunto que não mais se discutirá, pelo menos com os excessos que ainda timbram tais controvérsias.

Na verdadeira acepção do termo, não nos falta unidade geográfica — falta-nos, ainda, traduzir politicamente os fatores que a manifestam através do *Brasil Longitudinal*.

CAPÍTULO VIII

ASPECTOS DECISIVOS DO BRASIL PLATINO E DO BRASIL AMAZÔNICO

Ações neutralizantes do Brasil Platino sobre a força concêntrica da bacia do Prata. — Potencial centrípeto da Amazônia quanto à instabilidade boliviana e colombiana.

Ninguém pode negar às bacias hidrográficas o papel que lhes cabe na caracterização e mesmo na delimitação de certas regiões. Como que a bacia hidrográfica, com a rede de seus formadores, plasma fisiográfica e economicamente a região que sulca.

De fato. Há regiões que não passam da bacia da caudal que lhes corroi o modelado.

Os aspectos geográficos circundantes não criam nenhum derivativo para o escoamento dos produtos. Nada neutraliza as ações concêntricas engendradas pela rede hidrográfica, pela própria bacia. Uma sorte de fatalismo arrasta tôdas as coisas.

Todavia, as exceções a êsse caso geral são cada vez mais numerosas. Deve contar-se, as mais das vêzes, com determinadas circunstâncias adjacentes e que podem intervir como verdadeiros fatores geográficos, modificadores do dinamismo centrípeto das bacias hidrográficas.

E êsses fatores são muito mais frequentes e complexos do que se possa pensar à primeira vista, se se considera, além de outros aspectos, a influência crescente que os meios de comunicação assumem nos vastos domínios da geografia política.

O Brasil Platino e o Amazônico nos oferecem dois casos caracteristicamente diferentes e manifestados em tal posição geográfica

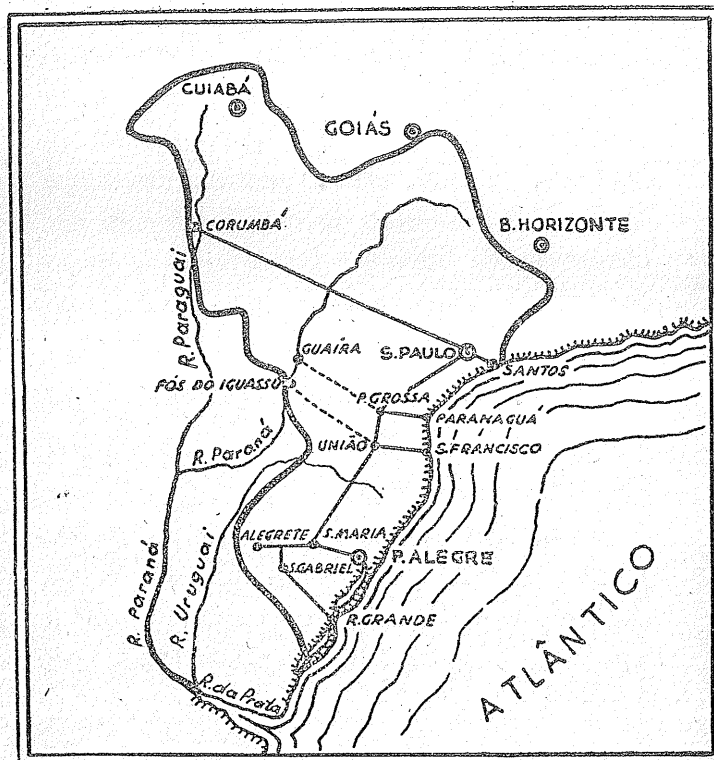
que constituem, com o litoral atlântico que nos toca, a expressão mesma da influência continental do Brasil.

AÇÕES NEUTRALIZANTES SÔBRE A BACIA DO PRATA

O Brasil Platino nos dá exemplo notável de ações neutralizantes sôbre o poder concêntrico das bacias hidrográficas.

Como se sabe, a bacia do Prata encrava o curso superior de três de seus principais formadores em terras brasileiras. O Uruguai, o Paraná e o Paraguai imergem fundo em nosso território e três dos principais formadores orientais do Paraná trabalham-no longamente, desde os contrafortes ocidentais da Serra do Mar.

Sabe-se igualmente do esforço formidável da política de comunicações platina, propriamente dita. De um lado, a exploração sistemática das vias fluviais, bem atendidos



Esquema das ações neutralizantes do litoral atlântico sobre a bacia do Prata.

os meios de transporte, a dragagem das vias e o regime portuário; de outro, as comunicações ferroviárias dobrando e ligando as comunicações fluviais. O estudo, mesmo superficial, de uma carta argentina, desde que se focalize a questão do entrelaçamento das comunicações fluviais e ferroviárias, convence facilmente de quanto se encontra reforçado o poder concêntrico da bacia do Prata.

Esse reforçamento responde, por si mesmo, às tendências centrífugas que ameaçam a bacia platina.

Primeiro, está a má posição da foz do Prata, que, por simples questão de latitude, se torna secundária, notadamente quanto aos portos de Santos e São Francisco. Depois, o domínio da bandeira argentina em águas da bacia platina — os países mediterrâneos (Paraguai e Bolívia) gostariam de dispor de novos caminhos para o Atlântico.

Por fim, as comunicações ferroviárias brasileiras que, apesar das vacilações de

nossa política viatória e inúmeras causas dissociadoras, cada vez mais vão pesando na balança.

Esta última razão, principalmente, parece-nos o aspecto decisivo do problema. Embora fragílissima, a S. Paulo—Rio Grande representa bem, se levarmos em conta outros fatores, o papel de espinha dorsal do Brasil Platino. A sua existência, dobrando a via marítima e as ligações ferroviárias com o litoral (S. Paulo — Santos, Ponta Grossa — Paranaguá, Porto União — São Francisco, Santa Maria — Pôrto Alegre, S. Gabriel — Rio Grande) pelo menos impedem a influência platina de exercer-se livremente em território brasileiro. A Noroeste completa o quatro, levando às proximidades de Corumbá os trilhos brasileiros, à margem mesmo do Rio Paraguai, do qual de há muito deixamos de ser tributários e com o qual já começamos a competir senão economicamente pelo menos politicamente.

E a obra está apenas esboçada.

Ter-se-á ainda de consolidar a S. Paulo — Rio Grande, aumentando-lhe o rendimento, e ligar o oceano ao Paraná, prolongando as linhas de Ponta Grossa ao Pôrto de Guaíra e do Pôrto União à Foz do Iguaçu; enfim consolidar a Noroeste, em tôda a extensão do têrmo, pondo-a à altura de suportar em boas condições o escoamento dos produtos mediterrâneos, do Paraguai e da Bolívia.

Não há dúvida que são lanços vultosos para quem dificilmente vai mantendo o que existe. Mas é um dever político que incumbe ao Brasil, não só do ponto de vista *nacional* como *continental*.

O fatalismo geográfico das bacias hidrográficas é ainda um dos preconceitos da velha geografia em compartimentos estanques — a física, a política, a econômica, etc. Nos domínios da ciência geográfica moderna, porém, não há mais lugar para fatalismos. Ela é a ciência integral por excelência. O caso da bacia platina e das comunicações do Sul do Brasil são prova exuberante disso.

POTENCIAL CENTRÍPETO DA AMAZÔNIA

A bacia amazônica, ao contrário da platina, é bem o caso típico das bacias hidrográficas que por si mesmas são capazes de caracterizar uma região.

Sua esfera de influência assume proporções imensas, não só pela vastidão do território que abrange, como pela variedade de circunstâncias geográficas que abarca.

Para o sul, por meio do Madeira, alcança em cheio o planalto boliviano com os três principais formadores desse rio que são o Mamoré, o Bení e o Madre de Dios. Cumpre lembrar que esses dois últimos podem exercer influências de caráter transandino, visto como seus vales entestam com a aberta do *Paso de Santa Rosa*.

Para o oeste oferece, face ao Nudo de Pasco, dois vales caracteristicamente andinos pelo desenvolvimento longitudinal de seus cursos — o do Ucaiali e o do curso superior

do Marañon. Sobre a importância desse fato não se precisa insistir, considerada a influência política e econômica do território peruano. Ainda há a registrar o Putumaio, direito no rumo do Nudo de Pasco, justo o centro de dispersão que por si só define a instabilidade geográfica do canto N. O. do continente e que o vale daquele rio poderá decidir para as bôcas do Amazonas.

Aliás, é interessante recordar o papel que o Rio Negro é chamado a representar, sobre essa mesma instabilidade geográfica, quer prolongado pelo Uaupés, sua zona de influência atingindo indireta e simultaneamente as cabeceiras do Orinoco e do Magdalena, quer encarado em seu curso superior (Guiana) em que o Cassiquiaré o comunica com o Orinoco. Não há dúvida sobre que o Rio Negro repercute com rara propriedade a influência do Putumaio sobre o centro de dispersão (Nudo de Pasco) característico da instabilidade geográfica colombiana.

Para o norte o Rio Branco vai ao contato das nascentes do Rio Caura, afluente do Orinoco e o Trombetas mais o Peru convergem para o rico planalto, onde pascem dos mais belos rebanhos da América do Sul.

O *giro de horizonte* que vem de ser feito exprime bem o grau, a extensão e variedade da influência da bacia amazônica.

Em primeiro lugar, exerce decisiva atração sôbre o rumo das duas grandes instabilidades geográficas continentais — o planalto boliviano e o centro de dispersão colombiano. Representa, nesse particular, verdadeira força homogeneizadora, emprestando à calha imensa do Amazonas o papel de pêndulo regulador das oscilações daqueles territórios.

Em segundo lugar, sua influência se faz sentir através das abertas andinas sôbre os próprios vales longitudinais da Cordilheira, ou seja, sôbre a vertente do Pacífico.

Quanto ao planalto boliviano, a Madeira—Mamoré já emprestou realidade à capacidade carreadora da Amazônia e a estrada

Yungas — La Paz tende a atrair as forças econômicas que desembocam do *Paso de Santa Rosa*.

O Nudo de Pasco já iniciou o exercício do seu papel funcional como modalidade das abertas andinas. Aí temos a linha mista Lima—Iquitos (via Ucaiali) e Iquitos, equipada em base aérea de primeira ordem.

Restam o Putumaio e o Negro, cujos vales ficam à espera da vara mágica dos transportes modernos, para entrarem definitivamente em função.

E, parece-nos, nada mais é necessário à caracterização da Amazônia como potencial centrípeto.

Cabe ao Brasil tomar consciência dessa formidável realidade geográfica. Em suas mãos está o curso do Amazonas, o majestoso desfecho de todo o drama econômico que se prepara nos bastidores do soberbo anfiteatro amazônico, o qual a largos passos vimos de percorrer, sobre a carta geográfica.

CAPÍTULO IX

EXPRESSÃO CONTINENTAL DO BRASIL

*A pluralidade dos transportes e o
nosso tipo continental — Os impe-
rativos fisiográficos e a rede aérea
sul-americana — Fôrça coordena-
dora do Brasil Longitudinal*

O fato decisivo, quando se olha para o conjunto do território brasileiro, engastado na massa continental sul-americana, reside nas notáveis possibilidades viatórias, já em franca manifestação prática, que se traduzem, quer na neutralização do poder concêntrico da bacia platina, quer na fôrça de atração do Amazonas, quer na capacidade coor-

denadora do litoral atlântico em relação a ambas essas altas manifestações de potencial econômico e político que o Brasil tem em suas mãos.

Com o estudo de certos aspectos agrupados nesse último capítulo, é certo que se completará a figura da projeção continental do Brasil.

OS TRANSPORTES E O NOSSO TIPO CONTINENTAL

Quem observa as grandes linhas, as linhas capitais, isto é, as linhas que balizam os divisores e os vales principais das bacias hidrográficas de nossa massa continental, conclui, facilmente, da importância que assume a justaposição judiciosa de vários meios de transporte nas relações políticas e econômicas entre os Estados sul-americanos, tão bem como entre as subdivisões de um qualquer desses países.

Nossa hidrografia é das mais caprichosas que se possam imaginar. Do mesmo modo, nossa orografia apresenta aspectos que variam desde o tipo marítimo do maciço brasileiro e suas ramificações até às formações andinas, onde há picos cobertos de neve.

E tudo isso se passa através de extensões formidáveis, desenvolvendo-se preferencialmente no sentido dos meridianos, os fenômenos orográficos intercalando-se com os fenômenos hidrográficos, às vezes mesmo sob formas as mais bizarras.

De resto, a pluralidade dos transportes é o que se observa sempre que uma região qualquer em nosso continente entra em franco progresso.

O sistema de viação argentino nos dá exemplo perfeito, se considerarmos a conjugação de sua viação fluvial e sua viação férrea. Aliás, devemos lembrar-nos de que a aviação dobra êsses sistemas pelo menos nos rumos de Assunção e Santiago do Chile e que todo sistema se vincula com as vias marítimas.

A conjugação férreo-fluvial, representada pela Madeira—Mamoré, fornece outro caso digno de nota.

Aí temos a solução de continuidade na navegação fluvial, suprida pela linha férrea entre Pôrto Velho e Guajará Mirim. Apesar dos pesares, tem servido êsse conjunto, ao menos, como respiradouro econômico à Bolívia mediterrânea.

Em nosso território podemos citar dois dêsses casos e dos mais frisantes, como sejam a navegação do alto e médio São Francisco, pondo em ligação as pontas de trilhos de Pirapora, em Minas, com as de Joazeiro que levam direto ao pôrto da Bahia no litoral atlântico; e a articulação que a via férrea S. Luís—Teresina estabelece entre grande parte do sertão piauiense e cearense e o atlântico pelo contato daquela via com o eixo fluvial do Parnaíba, francamente navegável até Amarante ou pouco acima.

Êsses dois casos bastam como amostra, se levarmos em conta, principalmente quanto

ao segundo, a rede rodoviária como fator decisivo para emprestar relevo às vias fluviais, quando encaradas como calhas de escoamento. E, se atuássemos um pouco *a priori* nessa questão de comunicações, isto é, indo ao encontro, forçando os acontecimentos ao invés de sermos arrastados por eles, aí, então, êsses exemplos se tornariam de indiscutível eloquência.

Quem quer que medite sobre o conjunto dêsses exemplos, entretanto, poderá sentir toda a dinâmica econômica da vertente atlântica, entretecida no tear da multiplicidade dos meios de transporte — rodoviários, fluviais, marítimos, ferroviários, de cabotagem e transoceânicos.

Agora nos chega nova oportunidade, magnífica, para comprovar ainda uma vez mais a importância da pluralidade de transportes no caso de nosso tipo continental.

Trata-se do serviço aéreo postal e de passageiros de Lima a Iquitos e que já está em pleno funcionamento. A organização e

montagem desse serviço, previsto desde meados de 29, merecem especial atenção no ponto de vista em que nos colocamos.

Com efeito: a viagem se faz em três seções, a saber: Lima—Oroya, estrada de ferro; Oroya a San Ramón, automóvel; San Ramón a Masiseia, aeroplano (escala em Puerto Bermúdez); Masiseia a Iquitos, hidroavião.

Essa sucessão de meios de transporte permite fazer em 23 horas e 30 minutos uma viagem que anteriormente exigia 25 a 30 dias e põe uma das capitais do Pacífico em contato direto com o Atlântico, via Amazonas.

Se não fôsse a conjugação de meios de transporte (estrada de ferro, auto, avião e hidro), certo não se conseguiriam os resultados práticos que estão sendo alcançados.

Condições naturais adversas e condições atmosféricas desfavoráveis obrigam a lançar mão de vários meios. Além disso, as distâncias e a ausência de recursos são tais que as

linhas aéreas em locais que em outras circunstâncias seriam simples campos de pouso, devem tornar-se verdadeiras bases com todo seu complexo aparelhamento. Masiseia, por exemplo, é verdadeira base aérea, por isso que estabelece a ligação do trecho navegado por hidro (Masiseia—Iquitos) com a navegação por avião (Masiseia—Puerto Bermúdez) e deve possuir todos os recursos de suprimento em material e pessoal. A base de Iquitos além de todo êsse aparelhamento dispõe de poderosa estação de rádio.

Ao nosso ver essa é lição de primeira ordem. Quer parecer-nos que, ao invés de planos separados de comunicações marítimas, terrestres, fluviais, aéreas, etc., deveríamos ter um plano de conjunto, jogando com as possibilidades que nos oferecem todos os meios de transportes proporcionados pela indústria moderna.

Nem mesmo o avião e o hidro, por si sós, seriam capazes de solver todos os nossos problemas, apesar de suas imensas possibilida-

des; do mesmo modo que não só as linhas férreas ou as rodovias serão bastantes para resolvê-los.

Nossa influência se faz sentir em ambos os compartimentos das bacias amazônica e platina; as abertas andinas como que ligam a bacia amazônica ao litoral do Pacífico; a faixa litorânea de nosso território e o nosso litoral rematam tôdas essas nossas possibilidades na vertente atlântica.

Sobre essa base, levando em conta os interesses internos como os continentais, é que deveríamos traçar nossa política de comunicações, que, para responder a tôdas as necessidades, quaisquer que fôssem as circunstâncias em jôgo (condições meteorológicas, recursos locais, extensão das etapas e suas condições topográficas, financiamento, etc., etc.), se deveria valer de todos os meios de transportes e conjugadamente.

Aliás, cumpre reconhecer que isso está esboçado em tôda nossa viação em tráfego.

Todavia, falta-lhe a necessária sistematização para que se tire dela todo rendimento.

Com o que já existe facilmente se poderá chegar à organização de uma rede mista, em que todos os meios de transporte se encontrem perfeitamente vinculados uns aos outros, em que se realize a pluralidade dos transportes, imposta por nosso tipo continental.

Mas o que não se pode negar é que, dados os aspectos geográficos sul-americanos que vimos focalizando — como aspectos essenciais ou como signos de inquietação política — somente sob o domínio da pluralidade dos transportes poderá o Brasil exprimir toda a força de sua imensa projeção coordenadora no cenário da política e economia continental, tal como incontestavelmente lhe compete.

IMPERATIVOS A REDE AÉREA SUL-AMERICANA

A rede aérea sul-americana é outra prova da projeção coordenadora do Brasil na

vida internacional do continente, dada a influência decisiva de certos imperativos fisiográficos.

Apesar de todos os progressos da aviação, é por demais sabido que as rotas aéreas têm de ser balizadas por linhas do terreno.

Não é, como pode parecer à primeira vista, a questão da orientação do vôo. Hoje os processos de navegação asseguram aos aviadores os recursos necessários para que se mantenham nas derrotas prefixadas.

Trata-se, simultaneamente, de uma série de circunstâncias que devem ser atendidas, para que os vôos se realizem nas melhores condições possíveis, quer quanto aos aspectos meteorológicos a serem encarados, quer quanto às questões relativas a determinados recursos locais interessando a escolha de campos de pouso, normais ou eventuais, ou de bases aéreas.

No continente sul-americano tais características aviatórias se manifestam de modo preponderante. De um lado está o desenvol-

vimento do território ao longo dos meridianos cuja escala de latitudes deve ser percorrida; de outro, a faixa central com todos os surpreendentes caprichos da vertente atlântica, desde a verdura *infern*al das matas amazônicas até às manifestações orográficas do planalto central e sua repercussão nas direções do oceano.

Consideradas estas particularidades geográficas de nossa massa continental e as circunstâncias a que procuram atender as rotas aéreas quanto ao território que devem cobrir, torna-se evidente o quanto de imperativo têm os nossos característicos fisiográficos no que respeita ao estabelecimento de ativa e eficiente rede aérea.

É inegável que nossas linhas aéreas devem ser balizadas pelas faixas litorâneas, de um lado; de outro, pelos grandes formadores de nossas duas imensas bacias hidrográficas.

Com efeito, tal é o que se conclui, observando por um momento o tráfego aéreo sobre terras sul-americanas.

O litoral do Pacífico e os vales longitudinais andinos encaminham tôda a circulação aérea para servir às regiões da vertente do Pacífico. Essas linhas longitudinais é que orientam os vôos do *Servicio Aereo del Ejercito del Chile*, da *Scadt* da Colômbia, da *Fawcet Aviation Company* do Peru, do *Servico Aereo de la Marina Peruana*, e da *Compañia Lloyd Aereo Boliviano*, em parte.

Ao litoral atlântico cabe o mesmo papel. Assim confirmam praticamente as linhas New York — Rio — Buenos Aires (Nyrba), Natal — Pôrto Alegre (Condor), Natal — Buenos Aires (Lactecoere).

Quanto ao tráfego na faixa central do continente, está francamente esboçado, segundo as linhas fluviais das duas bacias atlânticas.

Na bacia platina temos a rêde B. Aires — Assunção e Santiago do Chile (Lactecoere) e na bacia amazônica algumas linhas do Lloyd Aéreo Boliviano e a recentíssima linha mista Lima — Iquitos, aproveitando-se

do Nudo de Pasco para transpor a cumeada dos Andes e, via Ucaiali, levar ao Amazonas, isso COMO UM PRIMEIRO TRANSBÔRDO DA VERTENTE DO PACÍFICO SOBRE A DO ATLÂNTICO NA REGIÃO AMAZÔNICA.

E, mais interessante que tudo, há que registrar a linha Nova York — Buenos Aires, ruidosamente inaugurada por magnífico vôo de Lindbergh de Miami a Havana.

Essa linha segue não só as vias aéreas da vertente do Pacífico, palmilhadas pelas demais, como volta pelo Paso de Santa Rosa (planalto boliviano) para a bacia platina, seguindo o Pilcomaio rumo a B. Aires. Confirma, assim, ambas as servidões fisiográficas já apontadas.

Para rematar êsses pontos de vista, notemos quanto nos incumbe na exploração das possíveis linhas da rede aérea sul-americana, mesmo deixando de lado a estafada argumentação em torno do Brasil como o berço da navegação aérea.

Sob nossa bandeira estão os aspectos geográficos mais decisivos da massa continental sul-americana.

Temos a posse da maior parte da bacia amazônica e com ela o controle de todas as suas possibilidades viatórias, inclusive sobre os transportes que venham da outra vertente continental. Poderemos ter, em consequência da parte do sul do nosso litoral e das possibilidades de linhas de penetração para oeste, marcada influência neutralizadora das atuações político-econômicas da bacia platina. E, em virtude do nosso extenso litoral, podemos amarrar todas as manifestações daquele controle e desta influência, emprestando-lhes a necessária coesão.

E dadas as nossas formidáveis dificuldades para o tráfego terrestre (obras de arte sem conta, extensões incriveis, saneamento, etc.), que papel poderá representar a aviação para dar sentido prático aos aspectos geográficos decisivos do continente e que estão em nossas mãos? Até onde levaremos esse

sentido prático se com os meios aéreos completarmos o que já temos realizado noutros domínios dos transportes?

FÔRÇA COORDENADORA DO BRASIL LONGITUDINAL

Examinadas, e conseqüentemente admitidas, certas manifestações geográficas da massa continental sul-americana, tão bem como do território brasileiro, manifestações que vimos pondo em foco, ressalta de modo indiscutível a importância de nossas comunicações longitudinais, quer do ponto de vista da unidade brasileira, quer como fecho da projeção coordenadora do Brasil do ponto de vista continental.

Numa breve recapitulação podemos resumir essas manifestações em poucas palavras.

Em primeiro lugar, as grandes linhas da massa continental — as cumeadas dos Andes dividindo-a em duas vertentes, a vertente de

leste trabalhada pelos compartimentos de duas imensas bacias — a do Amazonas e a do Prata.

Em seguida, o fato de essas duas bacias se engastarem numa sorte de pivô, emergindo das formações da Cordilheira — o planalto boliviano — a partir do qual as caudais daquelas bacias se colocam verdadeiramente em antagonismo.

Depois, a permeabilidade das cumeadas andinas, representada pelos *pasos* e *nudos* como linhas de menor resistência e que podem ser transpostas pela riqueza que, da vertente ocidental, é atraída pelos chamamentos conseqüentes ao dinamismo da vertente atlântica.

Finalmente, o predomínio da bacia amazônica sobre a platina, definido pela força centrípeta do Amazonas em relação ao imenso anfiteatro amazônico e pelas energias neutralizantes produzidas pelo litoral atlântico e que recaem sobre a bacia do Prata devido à má posição de sua foz.

Por outro lado, essas manifestações geográficas presidem a uma série de fenômenos que se podem considerar como capitais.

A instabilidade geográfica de certos territórios é um dêles — o boliviano prêsso à *facies* mineira dos Andes e carcomido pela economia amazônica e platina; o colombiano oscilante entre as influências diretas dos dois oceanos e imediatas da expansão *ianque*, desencadeada através da incubadora do Mar das Antilhas; o uruguaio mais ou menos indeciso ainda entre a identidade econômica com o território brasileiro e as solicitações político-militares do Prata.

A pluralidade dos transportes é outra ordem dêsses fenômenos revelados pelas circunstâncias que cercam o problema viatório e que, para serem vencidas, exigem o artifício da conjugação de todos os meios.

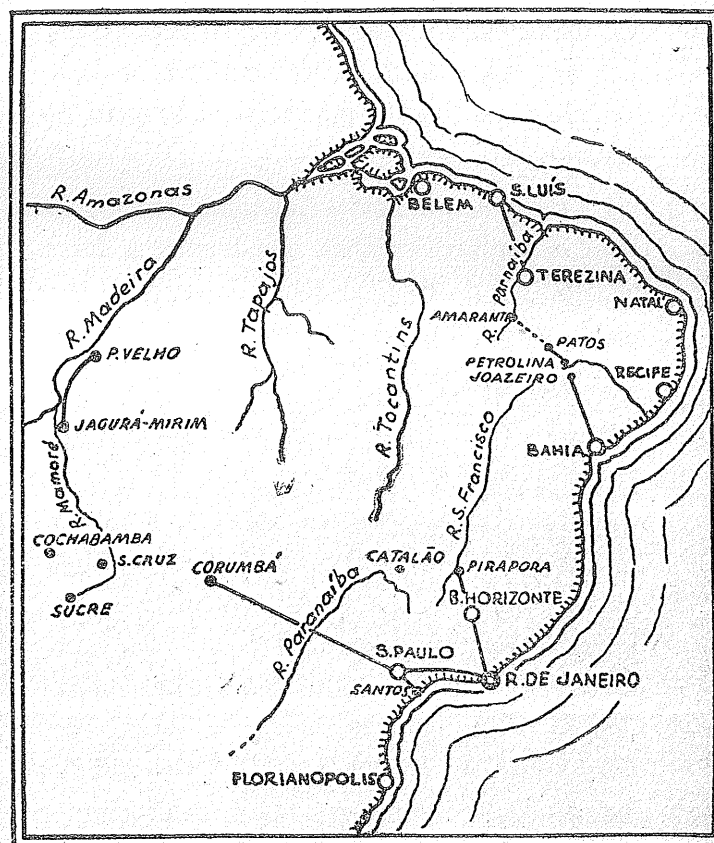
Por fim, certo fatalismo no estabelecimento das rêdas de circulação, principalmente quanto às aéreas, provindo, sobretudo, de imperativos fisiográficos bem marcados.

Na totalização dêsses fenômenos cabe ao território brasileiro melhor quinhão, devido aos tratos amazônico e mato-grossense que prolongam suas extremidades norte e sul, em convergência sôbre o próprio centro da massa continental.

O trato amazônico, pelas naturais possibilidades carreadoras do Amazonas, vale por si mesmo. O trato mato-grossense, por sua posição, prolongando territórios litorâneos, permite, por vias terrestres estabelecidas em concordância, grande poder carreador dos confins mediterrâneos rumo ao oceano.

Amarrando-os, como poderoso imã, nosso litoral se arqueia segundo os segmentos balizados respectivamente pelos portos de S. Francisco—Santos, Rio—Salvador, Natal—Belém, oferecendo assim três superfícies de contato aos feixes de circulação marítima do Atlântico Sul.

O segmento S. Francisco—Santos atua contra a força concêntrica da bacia platina, enquanto que, no segmento Natal—Belém,



Força Coordenadora do Brasil Longitudinal em relação aos tratos que convergem sobre o próprio centro da massa continental.

Natal realiza o campo de pouso espontâneo para os vôos transatlânticos e Belém o desagudouro de todo o potencial centrípeto do Amazonas.

O segmento Rio—Salvador baliza, na costa, a região litorânea que traduz a faixa longitudinal de ligação dos dois grandes tratos de penetração.

Ainda mais.

Apesar de tãda a projeção coordenadora dêsses segmentos litorâneos, em relação às manifestações geográficas em que se assentam os referidos fenômenos capitais da geografia sul-americana, devem considerar-se as linhas terrestres que os reforçam em muitos trechos, retificando seu arqueamento ou balizando o limite oeste da faixa longitudinal de ligação ou amarrando as possibilidades unificadoras dessa faixa à pluralidade de nossos portos.

Essas linhas são, de modo geral, definidas pelos vales do Parnaíba e do Tocantins e

pelos vales do alto e médio S. Francisco e do Parnaíba.

Sôbre a primeira encontramos Catalão que se impõe como base aérea de primeira grandeza, donde se salta com facilidade para qualquer dos três principais vales já referidos, muito especialmente no rumo de Belém (Tocantins).

Sôbre a segunda temos Pirapora ligada ao Rio e Joazeiro a Salvador. Dêsses dois pontos-balizas ressalta a importância de Joazeiro, por isso que corresponde sensivelmente ao centro de dispersão orográfica que se desencadeia para leste e para norte, limitadas suas ramificações pelo litoral que se estende desde Salvador até S. Luís do Maranhão.

De um lado, excluído o pôrto de Recife de influência nitidamente litorânea, sòmente o pôrto de Salvador apresenta francas possibilidades de escoamento; no restante dêsse trecho de costa os portos ou não existem ou existem em estado incipiente devido

a múltiplas causas. De outro lado deve-se contar que Joazeiro está à mão do ponto terminal da navegação do Parnaíba a cuja margem por sua vez vão parar em Flores (Maranhão) os trilhos da estrada de ferro S. Luís—Teresina.

Se notarmos ainda que Joazeiro está à margem do S. Francisco, capaz de coletar em Pirapora grande parte da produção do Norte de Minas; que está em contato com a rede rodoviária do nordeste, por intermédio da rodovia Petrolina—Leopoldina—Lavras (Pernambuco—Ceará), a qual balizará o prolongamento da E. F. Cearense; que, enfim, Joazeiro está ligada por excelente via férrea com o pôrto de Salvador, teremos bem caracterizada a importância de Joazeiro, no sistema de nossas comunicações longitudinais.

Resta, pois, evidente a capacidade de atração e coordenação do litoral atlântico sob nossa bandeira, em relação à de penetração das extremidades norte e sul de nosso terri-

tório e expresso de modo muito preciso pela faixa longitudinal que vimos de definir.

E essa sorte de barra imantada se mostra assim capaz de atuar sôbre os dois compartimentos da vertente atlântica por meio de seus dois espigões de penetração, inclusive levando sua influência, a um tempo econômica e política, para além das abertas andinas, até à vertente ocidental do continente.

MAIS DUAS PALAVRAS

Consideradas as circunstâncias secundárias da vertente do Pacífico e a permeabilidade dos Andes, na vertente Atlântica é onde culminam os traços decisivos da *facies* política sul-americana.

Cenário e atores assumem aí o máximo de exuberância em suas recíprocas relações. Maior extensão e diversidade do território. Mais largo e mais vivo contato dos dois grupos étnicos. Maiores as influências exteriores, de além-mar.

É assim que, de quanto vimos, resulta em última análise a oposição das duas grandes bacias ou seja a dos interesses de toda sorte que representam.

Quanto mais se precisa a procura de equilíbrio estável da parte das forças políticas

que se vão ajustando ao território, mais se revelam os efeitos dissociadores causados por êsse antagonismo geográfico.

E à proporção que intervêm os mais diversos aspectos econômicos, quanto mais entram em jôgo novas vias de comunicação e meios de transporte novos, à medida que a riqueza se revela e precisa circular, aquêles efeitos se vão mostrando de mais em mais exigentes.

Após a fermentação de quatro séculos de atividade do homem nessas plagas, tudo faz crer que apenas se iniciou a formidável partida político-econômica Amazonas *versus* Prata, nestes englobadas tôdas as questões direta ou indiretamente ligadas às respectivas bacias.

É que sòmente agora, nos primórdios do segundo século de vida autônoma, começam as nações sul-americanas — ainda assim talvez aceleradas pelos complexos acontecimentos do primeiro quarto de século que estamos

vivendo, a tomar consciência dos graves problemas que lhes cabem resolver.

Até aqui, como que somente se colocaram as pedras no tabuleiro.

Na bacia platina, características concêntricas, suficiente homogeneidade e densidade de população, facilidades topográficas, condições meteorológicas favoráveis. Os peões se encontram em vantajosa situação inicial. Domínio absoluto da viação fluvial pela bandeira argentina. Estradas de ferro em combinação com as vias navegáveis, procuram compensar a má posição da foz do Prata. Ambos os meios de comunicação drenando para Buenos Aires, como distribuidora, a economia dos Estados mediterrâneos e levando a influência platina até os vales longitudinais dos Andes.

Na bacia amazônica, tudo ao contrário. Floresta tropical imensa, excêntrica às zonas de irradiação da política brasileira devido à precariedade das comunicações longitudinais. A terra ainda divorciada do homem, pequeno ainda para abarcar-lhe a grandiosidade.

A não ser a navegação fluvial segundo os rumos excêntricos da Amazônia, só a Madeira —Mamoré, perdida nas profundas do Inferno Verde como único peão sàbiamente colocado por mão de mestre...

Todavia, há que se contar, em favor dos desígnios da bacia amazônica, com o sistema ferroviário que se enfeixa em São Paulo e desce para Santos. Graças a êle a Noroste poderá vir a responder às necessidades dos Estados mediterrâneos. Representará isso a neutralização das ações convergentes das comunicações platinas. Servirá como excelente cobertura político-econômica ao desenvolvimento das comunicações amazônicas.

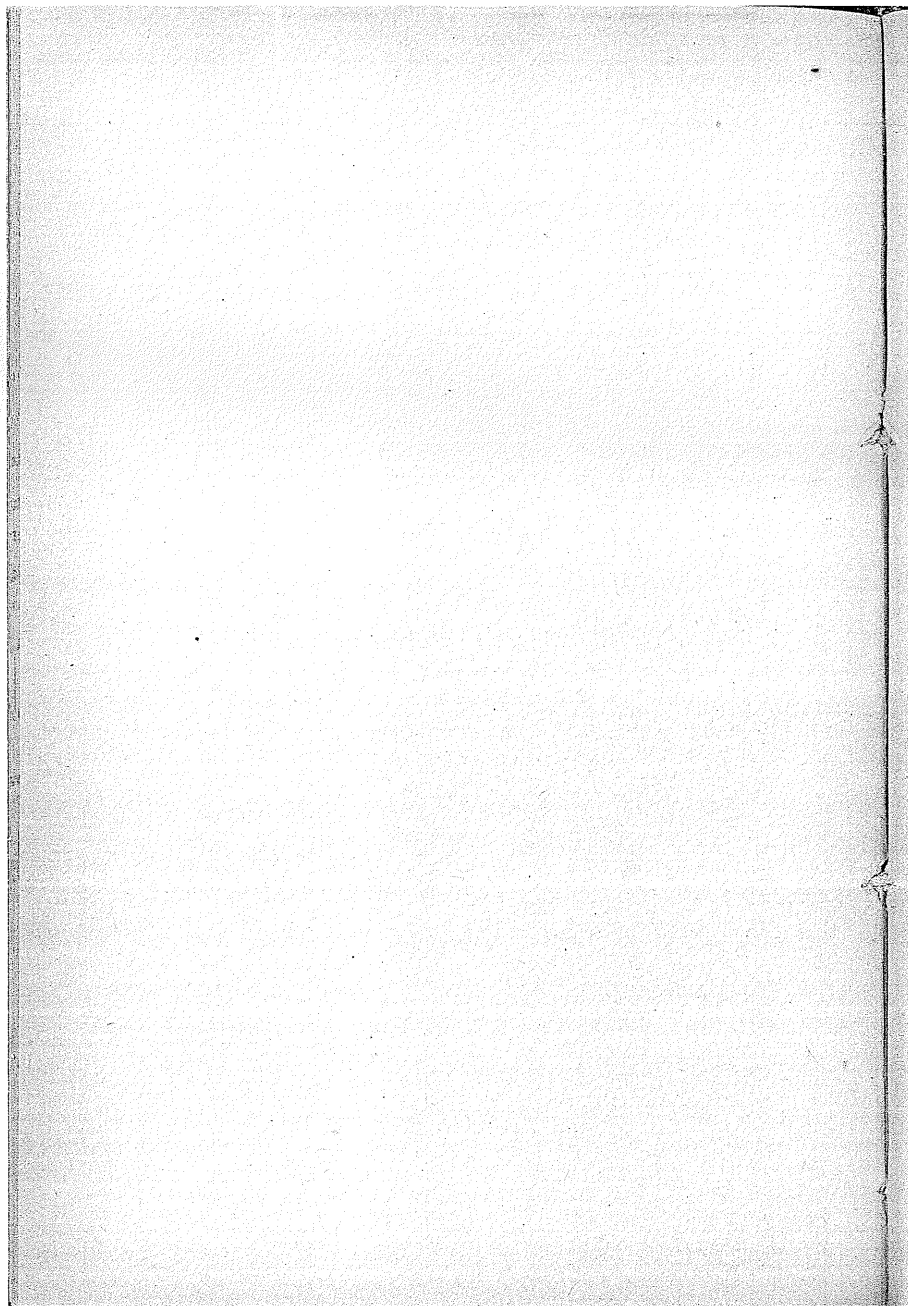
Quais as demais ações neutralizantes que se sucederão a cada lance da partida, em favor da bacia amazônica, notòriamente em retardo quanto à sua antagonista? De que modo atuarão certos fatores novos como os surtos da aviação comercial, o transbôrdo da riqueza andina, a imigração japonesa, as iniciativas e o capital *ianques*? Que reações políticas

advirão daqueles lanços, da intervenção dêsses novos fatores? Que papel caberá aos Estados mediterrâneos em presença de atuações políticas de tal modo divergentes?

É certo que a série dessas interrogações se desdobra em um número infinito de outras. Tôdas elas superpostas emprestam ao contorno do continente sul-americano, pela repetição vertiginosa das imagens que provocam, a forma inquietadora do próprio signo interrogativo...

APÊNDICE

(ALGUNS ARTIGOS NO QUADRO DAS IDÉIAS
DA "PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL")



A POSIÇÃO COMO EXPRESSÃO GEOGRÁFICA DE MATO GROSSO

Quem quer que estude os aspectos essenciais da geografia sul-americana há de concluir que grande parte, senão a maior parte dêles, vem culminar no planalto boliviano, que muito bem se pode considerar o centro geográfico de nossa massa continental, se admitimos êsses termos em sua mais simples acepção.

Por sua parte norte passam os caminhos naturais que ligam, guiados pelas linhas sinuosas dos altos vales andinos, todos os Estados hispano-americanos a cavaleiro da Cordilheira, caminhos que o planalto boliviano pode barrar se das Antilhas por eles vierem influências estranhas de caráter econômico ou

político, como sói acontecer com as de origem americana no caso do petróleo.

De outro modo, produzindo efeitos da mais terrível erosão econômica, as bacias do Prata e do Amazonas disputam o planalto boliviano, luta que certos caprichos geográficos favorecem ora a uma, ora a outra dessas bacias.

Não há negar que o equilíbrio político sul-americano se definirá, num futuro bem próximo, segundo as oscilações do já famoso triângulo *Cochabamba* (influências andinas), *Sucre* (influências platinas) e *Santa Cruz* (influências amazônicas).

É de notar ainda que essa larga repartição das influências que dissociam a significação político-econômica do país boliviano, sofre modalidades, permite variantes que se orientam segundo a base *Sucre—Cochabamba*, modalidades ou variantes que *Santa Cruz* ainda não pôde neutralizar, por isso que homogeneizam duas grandes forças — a atração

de Buenos Aires e a do Canal do Panamá — frente às quais a capacidade carreadora da Amazônia, simbolizada por enquanto na precária *Madeira—Mamoré*, pouco representa.

Mergulhando-se mais na questão, sente-se, porém, apesar de tudo, que caberá a *Santa Cruz de la Sierra* a vitória final. Há, com efeito, tôdas as possibilidades para que o valor econômico e político do planalto boliviano venha a polarizar-se em *Santa Cruz*, invertendo-se os papéis de *Sucre* e especialmente de *Cochabamba*, transformados, então, em centros de convergência sobre *Santa Cruz*.

* * *

No conjunto dessas circunstâncias, é fácil admitir o valor formidável das comunicações brasileiras no que representam por si mesmas e, sobretudo, pela repercussão internacional que de suas rédes se irradiará, quando convenientemente encaradas as formas dessa sua expressão.

De um lado a riqueza da viação fluvial amazônica cujo fecho temos em nossas próprias mãos, sem que esqueçamos o valor imediato de suas possibilidades se consideradas à luz da pluralidade dos meios de transporte, principalmente o avião e o hidro.

De outro, e isso é muito mais importante, a capacidade neutralizadora de nosso litoral sul sobre a expressão concêntrica do potencial platino.

A cerca de cinco graus ao sul do paralelo de *Santa Cruz* lhe oferecemos o pôrto de *Santos* cuja capacidade tende a ampliar-se como já está acontecendo com a multiplicação do acesso à cidade de *Santos*.

Se é verdade que dificuldades técnicas fatalmente sobrevirão à realização plena da ligação *Santa Cruz—Santos*, não é menos exato que essa ligação talvez seja o ato de mais profunda significação política nos tempos que correm.

Não só porque vai direto ao planalto boliviano onde se desatará o nó de múltiplos

aspectos políticos interessando a todos, principalmente à nação boliviana tornada mediterrânea após a amputação devida à Guerra do Pacífico, como porque afetará de perto a política de comunicação platina cujo último golpe, ainda em suspenso, se traduz na conhecida Convenção Carrillo—Gutierrez.

Talvez razões dessa ordem, mais que de qualquer outra, tenham conduzido a política brasileira à solução da *Madeira—Mamoré* e consequentes providências em outros departamentos da atividade nacional.

Todavia, é de reconhecer a iminência em que estamos de encarar de frente tão grave problema. As características brasileiras, tão bem políticas como econômicas, decorrentes de sua tradição histórica como de sua posição geográfica, somam verdadeiro imperativo para o Brasil ao qual, naturalmente, sua política não poderá escapar.

Para melhor traduzir essa afirmativa, poderíamos dizer que para a política brasileira a Bolívia dêste século é o Uruguai do sé-

culo passado, agravadas as questões pela colocação dêsse foco de controvérsias políticas sobre o próprio flanco do território brasileiro em sua parte mais sensível dada a natureza viva de nossas fronteiras sudeste e sul.

E para completar êsse esboço é preciso que se não esqueça do território paraguaio, sorte de prolongamento de toda a angústia concentrada no território boliviano.

* * *

É nesse quadro que nos acostumamos a encarar a importância geográfica de *Mato Grosso*.

Nessa moldura é que sobressai a importância do baixo-relêvo de seus pantanais, como do alto-relêvo da cinta de alturas que a *Serra do Mar* adianta até êsses confins ocidentais de nosso território.

Mato Grosso é a superfície de contato da civilização brasileira com o conjunto dos problemas de toda a sorte que se processam

em tórno de nossas fronteiras vivas do sudoeste. E o sul de Mato Grosso muito bem se pode definir como a futura plataforma onde receberemos tudo que tivermos de carrear para *Santos*.

Nesse particular, o setor compreendido entre *Corumbá*, *Campo Grande* e *Ponta Porã* há de ter, num futuro não remoto, a significação político-econômica de uma *Santos* mediterrânea.

Em que pese todo o valor restante de *Mato Grosso*, o que é inconteste, seja pela exploração sistemática do manganês ou pelas jazidas de metais preciosos e lençóis petrolíferos, seja pela invasão do café paulista que marcha decididamente para noroeste, seja ainda pelo tesouro fantástico de sua vertente amazônica, o que não há dúvida é que de sua posição geográfica emanará o feixe mais brilhante de sua projeção como entidade política e econômica

E é tal a importância da posição geográfica de *Mato Grosso*, que só a partir do mo-

mento em que a política nacional a tiver assimilado completamente começará *Mato Grosso* a representar o papel que lhe compete no cenário brasileiro e, por isto, no tablado continental.

E há um fato, em aparência de caráter meramente econômico, mas que já está contribuindo para acelerar o surto político-econômico de *Mato Grosso*. Esse fato é o desenvolvimento rápido do noroeste paulista invadido pelo cafezal e pelas manadas eqüinas de ricas fazendas criadoras, afora mil outras atuações, gravitando tôdas em torno do potencial dos saltos do *Avanhandava* e de *Itapura*.

* * *

A transformação dessas energias paulistas em maior relêvo mato-grossense está caracteristicamente esboçada nas vistas que a política brasileira acaba de lançar por tão longínquas paragens.

Ligar *Ponta Porã* a *Pôrto Murtinho* e estabelecer-se duas transversais (*Bela Vista* — *Miranda* e *Ponta Porã* — *Campo Grande*) trocando transportes daquela ligações rodoviária com a via férrea *Três Lagoas* — *Pôrto Esperança*, de um lado e do outro das massas das *Serras do Maracajú* (trecho sul) e de *Aquidauana*; reforçar a solução dos problemas portuários às margens do Paraguai — tudo isso não é outra coisa mais que começar a apropriar o setor a que referimos — *Corumbá* — *Campo Grande* — *Ponta Porã* — ao papel funcional que lhe incumbe por sua própria posição geográfica.

E êsse papel, dadas as circunstâncias da parte sul do território mato-grossense e os problemas internacionais que a cercam, é dos mais complexos por isso que abrange ao mesmo tempo e de modo concêntrico a esfera econômica, política e militar.

Como superfícies de atrito, nossas fronteiras do sul tendem a manter-se no grau atingido até agora, ao passo que as de su-

doeste, justamente as que coincidem com as fronteiras do sul de *Mato Grosso*, tendem a aumentar de intensidade à proporção que novas energias se vão despertando em tórno ou entrando em jôgo, vindas de outras direções.

Destarte é que *Mato Grosso* resume um dos mais interessantes capítulos da política brasileira qualquer que seja a modalidade que se encare dessa mesma política, trate-se da produção, das comunicações ou dos transportes, de política interna ou externa.

AS COMUNICAÇÕES COMO PROBLEMA ESSENCIALMENTE GEOGRÁFICO

Antes de iniciarmos o estudo específico do caso particular das comunicações brasileiras, convém insistir sobre o caráter geográfico do problema das comunicações. Essa característica decorre diretamente de que os fatos humanos, apesar dos crescentes recursos à disposição do homem, assentam, sobre fatos fundamentalmente geográficos, as pos-

sibilidades de atuação dêste como agente modificador dos fatos naturais.

O Canal do Panamá, por exemplo, representa fato humano de primeira grandeza, como modificador do processo espontâneo de transbôrdo entre os dois maiores oceanos. Entretanto o feito teve de condicionar-se ao fato geográfico do istmo que lhe deu o nome. Valendo-se do significado dêste como foco de atração entre as águas virtualmente opostas do Atlântico e do Pacífico, bem como das linhas terrestres de menor resistência à transposição pelo canal, é que o homem repetiu aí a façanha de Suez.

Se atentamos para o continente europeu, constata-se o mesmo fenômeno dos fatos geográficos e humanos dêsse modo homogeneizados. Dentre muitos outros, aliás como no caso americano, ressaltam as passagens do território espanhol para o francês através das extremidades dos Pirineus, evitadas as zonas compactas a bem dizer impermeáveis à circulação.

Isentos de quaisquer preconceitos deterministas, verdadeiro absurdo em nosso século à vista das possibilidades cada dia maiores para a atuação do homem, não há dúvida que os fatos humanos consultam, para sua mais perfeita manifestação, as expressões geográficas mais favoráveis aos fins a que se propõem.

* * *

Nem mesmo as revoluções levadas aos meios de transporte por novos inventos ou descobertas nos domínios da indústria ou da ciência, contradizem as relações que a antropogeografia procura estabelecer entre os fatos naturais ou puramente geográficos e os fatos humanos, isto é, devido às forças psicológicas.

O advento e sucessivos aperfeiçoamentos do motor a explosão, a última e mais expressiva dessas revoluções, vieram comprovar que os fatos geográficos continuam sendo os verdadeiros guias, para a exploração sistemática dos novos meios à disposição do homem.

Os progressos da aviação comercial tendem a multiplicar os contatos entre o Pacífico e o Atlântico, mas a transposição da massa andina e os percursos na vertente atlântica se vêm condicionando a imperativos fisiográficos bem marcados, como sejam as aberturas da Cordilheira e os grandes rios das bacias platina e amazônica.

Os transportes rodoviários são outra demonstração flagrante, inclusive por recalcarem certo artificialismo da viação férrea. Embora sujeita, essa forma de transportes, às linhas altas dos planaltos ou baixos dos vales e às linhas de maior declive, a cremalheira e o túnel chegaram a dar a impressão de que, enfim, o traçado das comunicações se havia libertado dos imperativos fisiográficos.

Simples exceções perfeitamente localizadas, de colorido rigorosamente regional. A circulação alpina é disso magnífico exemplo. As estradas e caminhos dos Alpes foram relegados a segundo plano quando o homem

dispôs da locomotiva e pôde perfurar túneis. Os traçados ficaram principalmente sujeitos à menor extensão dos túneis e maior facilidade em se perfurá-los. A difusão do transporte automóvel, porém, como que rejuvenesceu tôda a rêde de comunicações alpina, pondo novamente em relêvo as contingências geográficas que, em aparência, tinham cedido o passo às características geológicas.

Fenômeno semelhante, embora em menor escala, temos em nosso território com as vias *Curitiba — Paranaguá e São Paulo — Santos*, especialmente quanto a esta última em que o “velho caminho do mar” de estrada de luxo tende francamente a via comercial. A rodovia *Rio — Petrópolis* é outro atestado.

É que, em verdade, sempre que o homem quer estabelecer ou restabelecer vias de comunicação espontânea, volta sem nenhum esforço aos velhos traçados, aos antigos itinerários, às linhas naturais de comuni-

cação gravadas no terreno pelas contingências geográficas da circulação.

* * *

Nesse mesmo sentido ainda há aspecto sobremodo importante. Esse é o fenômeno das migrações humanas, das largas explorações marítimas e territoriais e outros cometimentos que têm levado moles humanas a se espalharem, muitas vezes até precipitadamente, como qualquer massa líquida que tivesse rompido as comportas que a detinham.

Recalcadas pela ambição alheia ou animadas pela própria ambição, essas massas humanas se conduzem tal como as massas líquidas, com a mesma espontaneidade de deslocamento e de infiltração das inundações. Verifica-se a eclosão de uma sorte de instinto geográfico, qualquer coisa assim como a força de verdadeiro ancestralismo telúrico, guiando o surto de todos os movimentos.

Apesar de todos os progressos as grandes linhas das comunicações marítimas são as mesmas traçadas pelo transbordo da navegação mediterrânea para a oceânica. E os deslocamentos terrestres das migrações e explorações traduzem as linhas naturais de circulação qualquer que seja o trato que se considere. As modificações ulteriores, graças ao emprêgo de novos meios de transporte, correspondem em grande parte à fôrça mecânica das massas líquidas, capaz como sabemos de criar novos itinerários ao curso de suas caudais. Contudo, sempre que se trate de voltar à normalidade no símile hidráulico a que recorremos ou a um melhor rendimento das comunicações no caso humano, as linhas naturais de circulação voltam a manifestar-se em tôda sua eloqüente simplicidade.

A observação antropogeográfica comprova-o sobejamente. As vias alpinas hoje traçadas por automóveis — o que exprime a reação contra o artificialismo da via férrea

— são as mesmas que desde a época romana, ou talvez antes, conduziram dos tratos gaulenses aos italianos. Entre nós as comunicações terrestres com o sul — processo de maior rendimento da circulação meridional, dobrando-se as comunicações marítimas — seguem as pegadas deixadas pelas explorações seiscentistas. A *Madeira* — *Mamoré* não faz outra coisa que materializar em nossos dias outro rumo dessas explorações.

* * *

Assim entrevisto o problema das comunicações como um problema geográfico, torna-se preciso flexionar a discussão, se se trata de um caso particular qualquer, jogando-se com os dados fisiográficos e antropogeográficos conjuntamente e do modo mais conveniente no caso em aprêço.

De comêço, deve-se, com os recursos da ciência geográfica moderna, firmar as linhas gerais da *facies* circulatória do trato que se

considere. Depois, procurar até onde os fatos históricos confirmam as conclusões daquele modo deduzidas. Por fim, conhecer dos fatos humanos contemporâneos, contingentes ou necessários, que desviaram as soluções adotadas dos rumos nacionais que lhes seriam aconselháveis.

EM TÔRNO DE NOSSO PROBLEMA DE COMUNICAÇÕES

Dois fatos ferem desde logo a quem quer que medite um pouco sobre quanto temos realizado nos domínios da circulação. De um lado, a ausência de idéias de conjunto, de outro marcadas tendências exclusivistas quanto aos meios de transporte. De ambos êsses fatos decorrem, de resto, todos os vícios revelados pelo regime de circulação que possuímos.

Evidentemente, não se pode e não se deve apontar e levar ao pelourinho responsáveis por êsse estado de coisas. São multiplas as

razões que impediram, entre nós, a formação de uma elite esclarecida, onde se pudesse recrutar os homens de govêrno, homens públicos suficientemente universalizados em sua cultura para enxergarem os problemas em tôda a ampla envergadura que eles assumem modernamente, de modo geral e em particular em nosso país. Os poucos assim aparelhados, nem sempre estiveram em posição conveniente para atuar, fenômeno êsse extensivo a todos os ramos de nossa atividade. De outro modo, país novo que somos, de formação tumultuária, de complexidade territorial capaz de, com suas peculiaridades, desafiar o senso político-administrativo dos mais argutos estadistas, quase sempre temos sido obrigados a resolver as questões premidos por injunções de tôda a sorte, assim no tempo como no espaço, e arcando com a incipiência de nossas próprias possibilidades.

Agora, que o advento da revolução nacional deve ter quebrado a crosta de preconceitos de tôda ordem, é a oportunidade justa

para se retomarem nossos problemas em seus verdadeiros fundamentos. Ademais, desde cerca de dois lustros que uma plêiade de brasileiros de variadas gerações vem estudando os nossos problemas e, ao mesmo tempo que isso, se revelando, em vários setores, como notáveis, matéria-prima essa que não é para desprezar num momento de remodelações como o que atravessamos.

Tais as premissas que nos animam a pôr em foco o problema das comunicações.

* * *

Não diremos que a revalidação de nosso sistema de circulação seja o que deve ser encarado em primeiro lugar.

Na gama de nossas contingências políticas, sociais e econômicas seria difícil senão errôneo estabelecer determinada ordem de urgência para a solução de nossos problemas. O estudo deles deve conduzir a uma fórmula que exprima o eixo de tôdas as atuações e em

torno do qual essas se processem simultânea e harmônicamente, mediante diretivas bem assentadas. Isto de querer, por exemplo, primeiro ceifar o analfabetismo para chegar à verdade das urnas e, em seguida, investir contra o resto, ou realizar a verdade eleitoral para depois partir seguramente para a solução das questões, ou de qualquer outra forma de precedência, não passa de simples fantasia, apesar de acalentada por muitos espíritos devotados à grandeza nacional. Puro simplismo. O entrelaçamento senão, mesmo, a interdependência dos problemas elimina critérios dessa natureza.

Mas é inegável que o problema das comunicações sobreleva no complexo dos demais problemas. No ponto de vista absoluto não há quem desconheça o papel que as comunicações representam na formação e manutenção dos Estados. As comunicações podem mesmo definir o grau de aproveitamento das possibilidades de um país como de uma re-

gião, exprimir materialmente os objetivos que se perseguem.

Seria demasiado insistir. Entretanto, é indispensável fixar que a significação prática das comunicações depende do sistema que realizam, inclusive pela variedade dos meios empregados, e das condições de traçado e tráfego a que respondem. No ponto de vista relativo de nossas circunstâncias essas razões assumem notável gravidade por isso que muito deixam a desejar as nossas comunicações, seja como sistema de forças a um tempo políticas, sociais e econômicas, seja pela precariedade dos traçados que adotamos ou do tráfego que sobre êstes mantemos.

* * *

O problema das comunicações se deve considerar como essencialmente geográfico e, em consequência, antes do mais exige para a solução de suas questões acurado estudo fisiográfico do território de que se trate, se é

que se queira ajustar-lhe verdadeiro sistema de circulação e obter judicioso traçado e tráfego regular para suas vias.

Note-se de passagem que êsse recurso à *facies* fisiográfica não implica satisfação a quaisquer determinismos. Apenas representa a necessidade de conhecimento das condições segundo as quais se pronuncia a massa territorial como suporte das atuações humanas, que as comunicações traduzem. Se é verdade que as iniciativas humanas primam, as mais das vezes, sobre os imprevistos fisiográficos, não é menos exato que a aplicação das possibilidades humanas aumenta de eficácia, de rendimento, se leva em conta as circunstâncias ambientes, notadamente as fisiográficas.

Aliás, outro não foi nosso êrro de origem. Não consultamos nossas características geográficas à procura de uma visão de conjunto sobre nossas grandes linhas de circulação naturais. Daí toda a nossa versatilidade em matéria de comunicações, nossas prefe-

rências sobre certos meios de transportes em detrimento de outros, a inoportunidade de determinados esforços, as direções falsas, as confusões sobre a verdadeira finalidade das linhas — se nacionais, se regionais — enfim, todo o acervo das impropriedades que se podem constatar no que já possuímos quanto a comunicações.

Não é que devêssemos, obedientes a indicações geográficas, realizar *a fortiori* determinadas linhas de comunicação. É muito interessante o princípio que aconselha as vias de comunicação como vanguardieras do desenvolvimento de determinadas regiões. Apesar disso, esse princípio não pode ser aplicado senão excepcionalmente em países como o nosso em que mal se pode atender a imperiosas exigências de circulação em regiões já despertadas para a produção. Do mesmo passo, é até elegante a superposição dos meios de transporte sobre certas vias, mas certamente a evitar por quem não tem os meios bastantes

para, por prolongamento, prover às necessidades múltiplas em várias direções.

Não há negar, porém, que não nos teria impedido de fixar as linhas mestras das soluções, de modo a não perdermos nunca os rumos apontados pelas próprias linhas naturais de circulação de nossa *facies* fisiográfica.

* * *

De fato: nas impropriedades de nossas comunicações dentre outras causas de caráter psicológico tais como as injunções regionais e as prejudgadas unilaterais, cumpre ressaltar a ausência de um arcabouço ao qual deveriam referir-se tôdas as cogitações.

Esse arcabouço outra coisa não seria que o plano das comunicações, calcado nas linhas naturais ou geográficas de circulação do próprio território e contendo as adaptações ou variantes que as possibilidades humanas põem hoje ao serviço dos homens de Estado para

a consecução das finalidades políticas das coletividades que dirigem.

Se tivéssemos firmado êsse documento de base, o desenvolvimento de nossas comunicações não se teria procesado ao sabor dos acontecimentos e, embora satisfazendo a certas premências provindas das atuações em jôgo, nunca chegaríamos aos extremos que se verificam com a astenia de certas regiões assaz promissoras e a descontinuidade de comunicações terrestres em que ainda se encontra o território nacional.

Assim é que ainda não possuímos as grandes artérias nacionais que muitas vêzes confundimos com linhas troncos que se podem encontrar até nas comunicações de caráter regional e que nos damos ao luxo de pretender vias especializadas, de caráter econômico, estratégico ou político, esquecidos de que sem essas vias estarem ligadas a uma trama integral de comunicações, adquirem significado absolutamente ilusório.

Das melhores obras da revolução seria sem dúvida a recondução de nosso problema de comunicações aos seus verdadeiros termos. Ao nosso ver nenhum passo mais deveríamos dar antes que assentássemos o caso especialíssimo de nossas comunicações em seus verdadeiros fundamentos, que se podem exprimir com o sentido mesmo das linhas naturais de circulação.

Êsses fundamentos, e de modo geral as soluções espontâneas dêles decorrentes, eis o que procuraremos esboçar.

NOSSAS CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS DE CIRCULAÇÃO

Diante de um mapa físico do Brasil, alguns fatos geográficos saltam desde logo aos olhos e que não devem ser esquecidos sempre que se trate do sistema de comunicações brasileiras.

De uma parte, extensa articulação com o oceano, apresentando-se caracterizadamente

em ângulo reto cujo vértice, marcado grosso modo pelo Cabo de São Roque, determina dois lados nitidamente diferentes — um seguindo a orientação geral de noroeste, outro a orientação geral de sudoeste, aquele menor que este.

Êsses dois segmentos litorâneos se diferenciam de modo assaz caprichoso, em particular quanto à articulação com o oceano.

O que se orienta para o noroeste, realiza essa articulação de maneira mais homogênea, nela predominando o estuário do Amazonas e o Golfão de São Luís. O que se orienta para o sudoeste, ao contrário, apresenta em sua articulação marítima a mais flagrante variedade, cujas nuances requerem observação mais detida.

De outra parte, há que se considerar o formidável espaço enquadrado pela orla litorânea, igualmente variada em suas manifestações morfológicas, de fácil verificação se assinalamos as grandes linhas das massas orográficas que enquadram as bacias hidro-

gráficas, totalmente ou em parte contidas a dentro de nossas fronteiras.

* * *

Assinaladas, esquemáticamente, sôbre um mapa físico as linhas gerais de nossas massas orográficas tanto como dos vales principais, ressaltam dos contrastes que assim se estabelecem conclusões de todo fundamentais para a *facies* circulatória brasileira.

Duas grandes longitudinais orográficas se mostram desde logo à nossa observação. A primeira, mais próxima da costa, ou se debruça sôbre o próprio oceano como acontece à Serra Geral, à Serra do Mar e à Serra dos Órgãos ou dá lugar, desenvolvendo-se mais para o interior (Serra do Espinhaço, Chapada Diamantina), à chamada vertente oriental dos planaltos donde corre para o oceano a série de vales costeiros dos Rios Doce, Jequitinhonha, de Contas, Paraguaçu, Itapicuru e Irapiranga. Essa primeira longitudinal

diferencia, por sua própria repercussão marítima, o segmento costeiro para S. O. em duas partes distintas — a que fica ao *sul* da *Guanabara* (inclusive) e a que se estende para o *norte* até a foz do *S. Francisco* (exclusive). Apresenta, ainda, duas particularidades importantes como sejam a presença da Mantiqueira constituindo aproximadamente o centro de gravidade da longitudinal e as linhas de acesso traduzidas pelos vales do Paraíba (entre a sua massa, a Serra dos Órgãos e as extremas nortes da Serra do Mar) e o alto Tietê (entre essas extremas e os contrafortes meridionais da Mantiqueira).

A segunda longitudinal orográfica é balizada pelas Serras Maracajú, Pirineus, Espigão Mestre até o nó orográfico donde se biparte no rumo do Golfão de São Luís ao longo da Serra das Mangabeiras e nos rumos do Nordeste pelas Serras do Piauí e Dois Irmãos em cuja extremidade explode no chamado sistema nortista que se enfeixa na Chapada do Araripe. Essa segunda lon-

gitudinal apresenta pois duas particularidades notáveis tais como o enquadramento dos vales Paraná-Parnaíba e do S. Francisco, o que se realiza conjugada com a primeira longitudinal, e a presença sôbre ela das chaves orográficas do Golfão de S. Luís (planalto do Gurgéia) e da região nordestina, cuja tendência centrífuga pode dizer-se que neutraliza (nó orográfico do Araripe).

A par das duas longitudinais acima esboçadas pode-se concluir, por concordância de certas linhas e caracterização de outras, a única transversal orográfica que se pode definir.

Essa transversal orográfica é marcada pelo grande divisor de águas entre a bacia platina e as bacias amazônica e sãofranciscana. Parte do maciço da Mantiqueira e, ligando-se por seus contrafortes N. W. com os contrafortes S. E. do Espigão Mestre com a Serra dos Pirineus, entronca na Serra de Santa Marta, a longa cumeada que conduz ao planalto mato-grossense.

Dêse breve esboço, pode-se deduzir a nossa *facies* de circulação.

Em primeiro lugar a feição longitudinal das comunicações que correspondem ao maior segmento litorâneo, justo o que se decide pela orientação geral do sudoeste. Vias troncos, dobrando a via marítima e lançando ramais de penetração — as comunicações apresentando seu maior desenvolvimento no sentido dos meridianos.

Em seguida o caráter concêntrico das comunicações que correspondem ao menor segmento litorâneo, o que inflete na direção geral do noroeste. Vias terrestres como verdadeiras cordas dos arcos de círculo traçados pelo litoral — as comunicações se desenvolvendo preferentemente no sentido dos paralelos.

Em terceiro lugar uma sorte de repercussão dêste fenômeno permitindo a ligação direta dos confins do sul aos confins do norte por meio da hipotenusa dos imensos catetos litorâneos já referidos. É que a nossa única

transversal orográfica, muito baixa na região das nascentes do Paraíba e do São Francisco, empresta uma como continuidade a êsses dois grandes vales, que por sua direção geral ligam a região do Iguaçu aos dois grandes compartimentos do Gurgéia e do Nordeste.

Finalmente, e essa é a característica essencial, a quase obrigatoriedade de lançar-se mão de todos os meios de transporte, evitando-se justapô-los uns aos outros. Essa conclusão se impõe em face da variedade morfológica do espaço geográfico, das longas distâncias e da infima densidade de população no interior.

Ao que nos parece um estudo de conjunto dessa ordem deveria preceder qualquer plano de comunicações em nosso território. Quando mais não fôsse, se feito por técnicos idôneos e convenientemente desenvolvido, evitaria êsses planos unilaterais que de quando em vez nos absorvem — plano rodoviário, plano ferroviário, planos de vias aéreas, etc.

— em favor de estudos mais sérios sôbre a combinação de todos êsses meios de transporte.

A PROPÓSITO DO PAPEL FUNCIONAL DE NOSSOS PORTOS

Em várias oportunidades temos frisado a necessidade de encarar nosso problema de comunicações de modo global, isto é, de tal maneira que os diversos meios de comunicação e transportes sejam apenas meros capítulos de um mesmo plano de conjunto.

Resumindo as razões de nosso ponto de vista, podemos sucintamente reproduzi-las. De um lado estão as questões técnicas e as possibilidades financeiras, impedindo a continuidade por extensões infindáveis de um mesmo meio de comunicações (a estrada de ferro, a rodovia) e, conseqüentemente, a impropriedade de se justaporem meios diversos de comunicação. De outro, o partido que se pode tirar da concordância de certas manifesta-

ções fisiográficas no sentido de desenvolver os diversos meios de comunicação e transporte por judiciosa aplicação sucessiva desses meios.

Ambos êsse aspectos se justificam plenamente à luz de nossos dados demográficos e das possibilidades econômicas de grande parte do interior do nosso território.

A não ser caso especial, e único por enquanto, das ligações *São Paulo—Rio*, pode-se admitir entre nós o dobramento das comunicações tal como, praticamente, já acontece (transportes marítimos, ferroviários, rodoviários e aéreos).

O dobramento previsto de comunicações só devemos admiti-lo na fase atual da questão, quando se trate de meios aéreos (natureza das cargas, rapidez do transporte).

Para dar um exemplo diremos que ao esforço de levar a ponta de trilhos de *Pirapora* a *Belém do Pará*, preferiríamos dar eficiência à navegação fluvial *Pirapora—Joazeiro* e *Amarante—Flores*, aplicando o esfôr-

ço ferroviário em concluir o trecho *Joazeiro—Paulista* e levar seus trilhos a *Amarante*. A estrada *Flores—S. Luís* e a cabotagem entre *S. Luís* e *Belém* fariam o resto, isso sem prejuízo da viação aérea pelo vale do *Tocantins*.

* * *

No caso de nossa política portuária podemos encontrar razões para condenar muito do que fazemos e, ainda, no mesmo quadro da ausência do plano de conjunto, jogando-se simultaneamente com tôdas as vias de comunicações e meios de transporte.

A bem dizer, assim como ainda não temos assentadas as linhas gerais de muitas das modalidades da política nacional, na questão portuária é que culminam os nossos melhores disparates.

Um pôrto se define pela configuração geral da costa que êle articula com o oceano, por sua configuração particular (condições de acesso, proteção, etc.) e também pela con-

figuração da região litorânea que lhe é tributária.

Não nos sobra espaço para examinar detidamente cada um desses aspectos, mas, de modo geral, podemos ressaltar algumas conclusões que julgamos interessantes.

A configuração geral da nossa costa restringe, se consideramos seu longo desenvolvimento, sua articulação com o oceano. Basta que se verifique o número de nossas baías e enseadas. Por outro lado, não devemos desprezar um desenvolvimento da linha costeira, as concavidades e convexidades que apresenta, influenciando de perto no regime portuário como veremos.

Quanto à configuração particular de nossos portos, é bem conhecido o artificialismo de muitos deles, graças a circunstâncias absolutamente locais.

Finalmente, a configuração da região litorânea relacionada com os nossos portos se define de modo bem diverso daquele por que são comumente encarados.

Tanto quanto permite o quadro dêste artigo, examinemos um pouco mais de perto o assunto.

Há portos como o de *Recife*, por exemplo, que funcionam francamente como distribuidores litorâneos ou, melhor, como coletores de toda a zona tributária do seguimento convexo, da costa, em que se encontra (pôrto de *Recife* em relação a *Alagoas* e *Paraíba*, indiretamente quanto ao *Rio Grande do Norte*).

Esse mesmo fenômeno se verifica, embora em mais larga superfície, com o pôrto do *Rio de Janeiro* (Rio em relação ao *Estado do Rio, Espírito Santo, São Paulo* e *Sul de Minas*).

Inversamente, há os portos de penetração sôbre a região tributária, em princípio, localizados em seguimentos côncavos.

Entre êsses se destacam o de *Salvador* e *Santos*, aquêle levando trilhos a *Joazeiro* já prolongados na direção de *Jaicós (Piauí)*, êste espraiando sua influência paulista e pro-

longando-se pela Noroeste e São Paulo—Rio Grande.

Além dessas categorias de portos, tal como vimos esboçando, há dos que podem ser considerados de repercussão local, dentre os quais podemos citar ao Norte os de *Paraíba*, *Aracaju* e *Vitória* e ao Sul os de *Santa Catarina*, em particular o de *Imbituba*, que representa o exemplo máximo (zona carbonífera).

* * *

Tôda essa discussão fazemo-la justamente a título de mostrar que sem a caracterização do papel funcional de nossos portos, tomados de per si e em relação uns aos outros, considerados segundo as características das regiões que ali são tributárias, não podemos estar seguros da aplicação judiciosa de nossos recursos no que respeita à construção ou melhora de portos.

As condições locais, é certo que passam a segundo plano.

A indústria moderna é capaz de resolver todos os problemas que se apresentem, mesmo que custosamente. Onde quer que se imponha o pôrto aí devemos construí-lo.

Mas, assentada uma política portuária sôbre os resultados da apreciação justa do papel funcional dos portos, poderão ser fixadas soluções lógicas aos problemas que o assunto comporta.

Ainda a título de exemplo, podemos propor dêsses problemas como se segue: entre dois ou três portos qual o que deve ser beneficiado em primeira urgência? Entre empenhar verbas em tal ou qual pôrto de um seguimento litorâneo ou empenhá-las para completar a vinculação da respectiva região tributária, que seria melhor fazer? (Caso de *Paranaguá*, em que parece preferível puxar os trilhos de *Ponta Grossa* a *Guaira* e depois consolidar as condições daquela baía como pôrto).

É verdade que alguns outros fatores ainda podem intervir nas decisões sobre política portuária. Não temos a pretensão de haver encarado todos os aspectos de questão tão complexa. Apenas, à luz de certas apreciações fisiográficas, pretendemos mostrar que já é tempo de libertar-nos das injunções político-partidárias e outros regionalismos que nos têm conduzido a inúmeros erros de política portuária.

Já é tempo de elaborarmos, de deduzirmos dos fatos geográficos e humanos uma fórmula que exprima qual deva ser nossa política de comunicações e desdobrá-la de modo a vincular estreitamente as diversas vias de comunicações e meios de transportes já existentes e por existir (terrestres, fluviais, marítimos e aéreos), enfim fixarmos um plano em que os fatores *ordem de importância* e *ordem de urgência* apareçam nitidamente aos nossos olhos.

A HUMANIZAÇÃO DO S. FRANCISCO

Acabamos de ler a notícia das intenções do Ministro da Agricultura a propósito do Vale do S. Francisco, no sentido de dar realidade às vultosas possibilidades econômicas dessa famosa região do território nacional. As iniciativas que se planejam têm a virtude de considerar, simultâneamente, as questões agrícolas, de saneamento e dos transportes, sem o que, evidentemente, não se conseguiria judicioso desenvolvimento econômico daquele imenso e rico vale, em muitos de seus trechos de salubridade baixa e de baixa capacidade carreadora, quanto à sua via fluvial.

Ê, como se vê, matéria para uma ação conjunta de três ministérios — Agricultura, Educação e Viação — oportunidade excelente para quebrar os preconceitos que tornam estanques os ministérios, caso concreto capaz de demonstrar o valor do espírito de cooperação

lateral dos diversos órgãos da administração pública.

E não há dúvida que o assunto deve merecer todo o esforço e boa vontade dos titulares daqueles Ministérios, principalmente pelo papel funcional do Vale do S. Francisco, no que respeita à nossa geografia de comunicações.

* * *

Com efeito; da Guanabara ao Golfão de S. Luís nosso litoral apresenta a forma aproximada de um arco abatido, cuja flecha o encontra no segmento mais oriental da costa nordestina — Recife, Paraíba, Natal — e cuja cabotagem assegura ainda as comunicações longitudinais, entre o Sul e o Norte do país. Aquela forma geométrica por si mesma diz bem das vantagens que oferecerá o desenvolvimento das comunicações terrestres longitudinais, não só segundo a corda total

como segundo outras cordas de segmentos do grande arco.

E a própria morfologia geográfica da região o confirma, seja pela hidrografia concêntrica do Nordeste, por cujas cabeceiras se ligariam os extremos do segmento Recife—Fortaleza; seja pela solução de continuidade que a Paulo Afonso cria à navegabilidade do São Francisco, exagerando a capacidade de atração de Salvador em relação ao curso médio daquele rio, e pela concordância de orientação do curso superior e médio do S. Francisco em relação ao médio e baixo Parnaíba que, por sua vez, concorda com o curso do Itapicuru, no Maranhão — fatos geográficos que permitem ligar Salvador e S. Luís com o extremo de importante segmento do grande arco e, mesmo, grosso modo, as próprias extremidades do arco total Guanabara—S. Luís.

Apesar da incipiência das vistas de conjunto no trato das questões entre nós — particularmente devido à hipertrofia do espírito

regionalista que acaba de receber alguns golpes mortais com o advento da nova Carta Constitucional — aquêles fatos geográficos já começavam a encontrar a necessária sanção política. A ligação ferroviária Salvador-Joazeiro responde à atração do litoral sobre o médio S. Francisco e a projetada estrada de ferro Petrolina — Paulista — Oeiras — Amarante — Teresina, de que já está em tráfego o trecho Petrolina — Paulista, responde à tendência de conjugar a navegabilidade do S. Francisco e do Parnaíba ao mesmo tempo que levar terras a dentro a influência litorânea do porto de Salvador. A estrada de ferro São Luís — Teresina, por sua vez, procura articular o Parnaíba com o porto de S. Luís, de maior força de atração, por suas condições naturais, que os de Tutóia, Amarração e Parnaíba na foz do rio dêste nome. Do mesmo modo o prolongamento da Central Cearense até Sousa (Paraíba) e os desenvolvimentos da rede pernambucana se processam guiados

pelas cabeceiras das bacias nordestinas. A própria navegação do São Francisco entre Pirapora, no coração de Minas Gerais, e Joazeiro, verdadeiro entreposto fluvial do "interland" nordestino, tanto quanto a navegação do Parnaíba entre Amarante e os portos marítimos de sua foz, responde ainda à essência dos fatos que vimos assinalando no quadro de nossa geografia de comunicações.

* * *

A apreciação desses fatos geográficos e da marcada tendência política para sua tradução prática quanto a comunicações e meios de transporte, testemunha de modo incontestável a importância de ações que visem humanizar o Vale do São Francisco, cuidando ao mesmo tempo do aproveitamento da feracidade de suas vertentes, do saneamento de suas margens e da viabilidade da caudal que lhe dá o nome.

É certo que não lhe escasseiam condições a ecumeno como atestam os núcleos humanos que balizam o curso do grande rio, nem viabilidade, apesar das endemias reinantes e do descaso em que se encontram os meios de transporte fluvial. É fácil imaginar em que se transformaria o famoso Vale do São Francisco se, ao invés de cantarmos seu papel na formação histórica da nacionalidade, nêle nos inspirássemos para restaurar, nos tempos atuais, seu papel funcional na geopolítica brasileira.

No dia em que suas vertentes estiverem coalhadas de culturas, seus canais navegáveis balizados e dragados sistematicamente, seus portos e material flutuante convenientemente equipados, suas populações cuidadas contra as endemias e trabalhadas pela alfabetização, teremos criado um eixo polarizador e distribuidor de energias econômicas do *interland* brasileiro, uma espécie de linha-tronco econômica que dará toda amplitude, por sua capacidade de atração e irradiação, aos

portos de Salvador, Recife, Fortaleza e São Luís, como verdadeiros pontos de vinculação do oceano com o interior de nosso território que lhes corresponde por força dos fatos geográficos que assinalamos.

O PROBLEMA DAS TRANSCONTINENTAIS E A POLÍTICA DO BRASIL

Esse é o problema dos que, dentro em breve, empolgarão os governos e a opinião sul-americana. De um lado, prementes necessidades econômicas, de outro tendências políticas irresistíveis tornarão inadiável sua solução. E não se pode negar que já entramos, desde alguns anos, na fase da aclimação dos espíritos às questões que se prendem ao aspecto capital das comunicações continentais. Agora se trata de orientar as correntes de opinião que aos poucos se vêm formando em torno de tão magno assunto, principalmente depois que o transandino Buenos Aires — Valparaíso esta-

beleceu a primeira ligação entre o Atlântico e o Pacífico.

Mesmo aos observadores descuidados não podem mais passar despercebidas as discussões em torno desse tema. Ainda ecoam os trabalhos de Luís Gomes para quem essa matéria foi o motivo essencial de sua atividade jornalística. E os estudos sobre traçados de transcontinentais sul-americanas aparecem de quando em vez, mais ou menos documentados segundo os recursos e finalidades dos autores em questão. Nota-se, porém, no conjunto dessas discussões a ausência da sistematização, de seriação das idéias, o que já é tempo de, pelo menos, estimular.

* * *

Trate-se de necessidades econômicas ou de tendências políticas, o caso das transcontinentais sul-americanas é absolutamente "sui generis", pelo simples motivo dos fun-

damentos geográficos do problema. Enquanto que no continente norte-americano êle se define claramente pela simples ligação entre dois grandes oceanos, desenvolvendo-se as linhas terrestres em território sob uma mesma bandeira e orientados, em sua maior extensão, no sentido dos paralelos, o mesmo não se verifica quando se trata da massa continental sul-americana.

Essa massa se orienta, principalmente no sentido dos meridianos e sôbre ela se exercem as atrações dos mesmos oceanos, mas através de territórios sob diversas bandeiras. Isso conduz, no que respeita a transcontinentais, a desdobrar-se desde logo o problema, distinguindo-se as linhas transversais, de oceano a oceano, das linhas longitudinais. Assim encarada, desde logo, a solução do problema, verifica-se que as transcontinentais segundo os paralelos respondem a necessidades econômicas, do mesmo modo que as que se orientam segundo os meridianos respondem a tendências políticas.

Com efeito, as ligações transversais representam a possibilidade de saídas no Atlântico para quatro países andinos (Chile, Peru, Equador, Colômbia) e para dois países mediterrâneos (Bolívia, Paraguai). Considerando o predomínio indiscutível do Atlântico sobre o Pacífico, restam evidentes os chamamentos econômicos que provocarão, em primeira urgência, as transcontinentais desse gênero.

Aliás é o que se vem verificando, seja com o tráfico transandino, seja com o rendimento da Madeira — Mamoré, excelente termômetro da utilização do Amazonas como linha de comunicações, seja pelas tentativas peruanas em transbordar de uma vertente para outra o produto de suas atividades via Iquitos, seja ainda pelos estudos que se fazem em torno do Orinoco como via de comunicação.

O mesmo não acontece com as ligações longitudinais em que se manifestam, como dizíamos, as tendências políticas. Ao invés

de atrações econômicas, atrações políticas virão incentivar essas linhas.

E é interessante assinalar que essas atrações serão mais de caráter extracontinental do que continental.

Se quem nos leia examinar com cuidado essas questões, com o mapa sul-americano sob os olhos, tal como o fazemos ao redigir este artigo, concluirá facilmente que, exceção feita do transandino e das possibilidades viatórias do Orinoco como via de comunicação com o Atlântico, todas as possibilidades das transcontinentais, orientadas segundo os paralelos, isto é, respondendo a necessidades de caráter econômico, estão sob nossa bandeira. Ao norte temos o Amazonas que enfeixa os interesses de transbordo da Bolívia, Peru e Equador (indiretamente da Colômbia) e ao sul os portos do nosso litoral entre Santos e Florianópolis (inclusive) capazes de atender aos interesses mediterrâneos da Bolívia e do Paraguai,

indiretamente do Peru meridional e do Chile setentrional.

Não pode haver dúvidas, pois, sobre a necessidade de a política do Brasil se orientar decisivamente pelo apoio às transcontinentais sul-americanas a se desenvolver no sentido dos paralelos, como agora acontece com o projeto da construção dos trechos da estrada de ferro Pôrto Esperança — Corumbá, Corumbá — Santa Cruz, Santa Cruz — Cochabamba. A construção dêsses trechos redundaria na efetivação da segunda transcontinental sul-americana, por isso que poria o pôrto de Santos em ligação com três portos do Pacífico, a saber: Antofogasta, Arica, Mollendo. Além de desafogar a economia do planalto boliviano, serviria a um dos mais ricos trechos da costa andina, causa essencial da chamada Guerra do Pacífico.

Com o apoio a êsse projeto e o equipamento do Amazonas e de seus afluentes navegáveis, não teria o Brasil cumprido seu

destino geopolítico no quadro da massa continental sul-americana?

PROJEÇÃO ATLÂNTICA DA CAPITAL PERUANA

Vem despertando grande interesse nos círculos aviatórios o vôo direto que o piloto peruano Revoredo acaba de realizar, com o mais completo êxito, entre Lima e Buenos Aires.

O feito é deveras notável pela extensão da etapa, pelo tempo de permanência no ar e pela natureza terrestre da rota — 3.300 quilômetros em linha reta, grande parte sobre a Cordilheira, cobertos em 16 horas de vôo sem escalas. Mas, além do seu valor específico, êsse vôo magistral convida a meditar um pouco sobre um fato geográfico de grande relêvo — a projeção atlântica da capital peruana, fato que empresta ao vôo Lima — Buenos Aires um sentido novo.

Sob esse ponto de vista o vôo esplêndido de Revoredo deixa de ser um acontecimento isolado. Lima já procura o Atlântico de maneira caprichosa, via Iquitos, por meio de uma linha mista em que a via férrea, o auto-transporte, o avião e o hidro se sucedem para alcançar o vale do Amazonas. Essa linha é explorada regularmente e Iquitos está equipada como base aérea sobre a vertente atlântica. Agora é pela bacia do Prata que a projeção atlântica de Lima quer insistir, não por meios de transporte sucessivos mas superpostos, dobrados por via aérea e ligações terrestres através do planalto boliviano dentre as quais sobreleva a ferrovia, cuja ponta dos trilhos de La Paz já atinge Cuzco.

* * *

A atração político-econômica da vertente do Atlântico sobre a do Pacífico é de si mesma indiscutível, quer pela natureza desses oceanos, quer pelo papel funcional de

suas vertentes — do lado do Atlântico o dinamismo de longos vales à procura de feixes de circulação marítimos, impulsionados pelos grandes centros de civilização; do lado do Pacífico a feição estática dos vales longitudinais da Cordilheira e um litoral estreito e escarpado sôbre o “oceano solitário”, como alguém já chamou o Pacífico, profundo e tempestuoso.

As bôcas do Amazonas e o estuário do Prata sempre representaram os centros de interêsse da atração atlântica e cada vez mais e melhor exercerão êsse papel funcional, à proporção que as possibilidades das vias de comunicação e dos meios de transporte se desenvolvam em ambas as vertentes, do Atlântico como do Pacífico, podendo mesmo assumir a forma de extremada competição. O planalto boliviano até agora foi o simbolo dessa competição trabalhando insistentemente pelas comunicações platinas, dispondo da Madeira — Mamoré como uma válvula de compensação e depositando na Noro-

este do Brasil suas melhores esperanças... Lima, ao contrário, é que toma iniciativa nos rumos do Atlântico: apesar de encravada no litoral do Pacífico leva seus trilhos até Oroya; em rodovia atinge San Ramon, já no alto Ucaiali cujo vale desce em aeroplano e hidro ao encontro de Iquitos, que entesta a planície amazônica. Agora se volta para o Prata em vôo direto, por cima de um oceano de "cerros" e dos lagos extensos da grande espinha dorsal do continente — um salto magnífico de arrôjo e perícia aeronáutica.

* * *

Lima faz lembrar Natal — ambas com o mesmo destino geográfico de catapulta, uma lançando aeronaves sobre o Atlântico, outra lançando-as sobre a vertente atlântica, ambas atraídas pela mesma fascinação originária do Mediterrâneo... apenas uma diferença — a possibilidade para as misteriosas influências do Pacífico longitudinal de impulsionar os motores.

LIGAÇÃO SANTA CRUZ — CORUMBÁ

Volta-se a tratar da ligação, por estrada de ferro, de Santa Cruz de la Sierra a Corumbá, ponta dos trilhos da Noroeste. O projeto dessa ligação é um dos signos da preponderância política da vertente do Atlântico sobre a do Pacífico, de que temos tratado já algumas vezes, e, certamente, será realidade próxima se influências estranhas e contrárias não voltarem, por sua vez, a manifestar-se.

O território boliviano pode ser considerado como o centro geográfico do continente sul-americano, seja por sua posição como explosão oriental dos mais importantes contrafortes da Cordilheira, seja como ponte orográfica abrindo o sistema andino, simultaneamente, às influências político-econômicas que as bacias do Amazonas e do Prata representam na massa continental. Ao passo que o planalto boliviano é procurado instantaneamente pelas comunicações chilenas, peruanas e argentinas, é o planalto

boliviano que procura escapar às tenazes dessa submissão por meio de comunicações brasileiras.

Para o norte, Guajará Mirim é sua grande atração, procurada via Beni e Rio Grande, por meio do ramal La Paz — Yungas e da rodovia Santa Cruz — Cuatro Ojos, respectivamente — atração da Madeira — Mamoré como repercussão longínqua das bôcas do Amazonas. Para leste, Corumbá, êsse futuro pôrto de Santos ribeirinho, resume o máximo de suas aspirações.

É que as comunicações chilenas e peruanas que demandam o planalto não lhe abrem os caminhos para o Atlântico e as comunicações argentinas o fazem de modo pouco prático, pela latitude do Prata, e inconveniente pelo caráter imperialista que a exclusividade lhes empresta.

* * *

As comunicações brasileiras, ao contrário, oferecem à riqueza boliviana saídas atlânticas mais próximas dos grandes feixes de circulação marítima e à soberania da Bolívia verdadeiros derivativos, inclusive porque servem regiões distintas do território brasileiro a quaisquer manifestações imperialistas do Prata.

Como se vê, o problema da ligação Santa Cruz — Corumbá, ao mesmo tempo que é um grito de soberania de um país mediterrâneo, requer toda a atenção da política brasileira, não só por simples questão de solidariedade continental mas, ainda, porque três quartos do potencial de atração do Atlântico sobre o Pacífico estão sob nossa bandeira.

A solicitude com que lançamos a ponte sobre o Jaguarão e concordamos com a ponte sobre o Uruguai em Los Libres, autoriza, francamente, apoio efetivo à aspiração boliviana sómente com uma diferença — e essa é que aquelas pontes se somam aos in-

terêsses mediatos ou imediatos do Prata, o que não acontece à ligação ferroviária em questão.

Naqueles casos agimos como que por efeito da gravidade, neste será preciso contrariar a força centrípeta das atrações platinas. Trata-se de uma das mais graves manifestações da geopolítica continental, para a qual, certamente, não bastarão trilhos, dormentes e obras de arte.

MATO GROSSO E A POLÍTICA CONTINENTAL DO BRASIL

Já tivemos, certa vez, oportunidade de caracterizar a posição como expressão geográfica de Mato Grosso. Não somente por conter as lindes de nosso país com os dois países mediterrâneos sul-americanos, como por ser o prolongamento da pujança paulista até às barrancas do Paraguai e ainda pela participação nos destinos da Amazônia, a posição é bem a verdadeira definição das

terras mato-grossenses no sentido político e econômico de seu papel continental.

Mato Grosso é assim a grande esquina de nosso território em pleno coração da massa continental, lá onde se cruzam os mais graves problemas decorrentes da competição entre o Prata e o Amazonas e onde o Atlântico encontra um dos mais profundos e acertados pontos de aplicação para seu antagonismo em relação ao Pacífico.

É bem de ver a necessidade de relembrar esses conceitos, agora que a realidade da Mayrink—Santos e o projeto da Santa Cruz—Corumbá começam a dar corpo à projeção continental de Mato Grosso, surgindo como fatores capazes de marcar o início da era mato-grossense.

O contato que aos poucos se esboça entre o planalto boliviano e o Atlântico através das comunicações brasileiras, é fato que merece a necessária divulgação, quanto à importância geopolítica de que se reveste, particularmente pelo relêvo que empresta a extrema

sudoeste de nosso território, onde o pôrto de Santos repercutirá sob a forma de um dos mais curiosos entrepostos fluviais — Corumbá.

* * *

Corumbá é que no recondito do território nacional traduzirá a poderosa fôrça de atração do Atlântico Sul, ao mesmo tempo que motivará a segunda transcontinental sul-americana, se se considera a concordância da ligação Santa Cruz—Corumbá com as comunicações já existentes e enfeixadas por La Paz:

Eis de como Mato Grosso deve constituir um dos capitulos essenciais da política do novo Estado Brasileiro, por isso que, sem exagêro, pode resumir a maior e a melhor parte da projeção continental do Brasil. Projeção continental do Brasil e projeção continental de Mato Grosso são quase que a expressão de uma mesma série de fatos geográficos. Pelo menos, é na posição geográ-

fica de Mato Grosso que convergem êsses fatos, com tôda sua imensa repercussão no cenário sul-americano.

E êsse interêsse de caráter nacional que Mato Grosso resume por sua posição geográfica é assunto que, se atacado, não deve sofrer solução de continuidade e mais do que isso, deve ser intensificado de molde a não dar tempo a neutralizações oriundas de interêsses representativos dos antagonismos em presença.

É tal a importância de Mato Grosso, por sua posição geográfica, que bem pode definir a política continental do Brasil.

O relêvo que Mato Grosso começa a ter nas cogitações de nossa política, assim interna como externa, é dos melhores sintomas do novo sentido com que vamos apreciando velhos imperativos de ordem geográfica.

Sem *espírito geográfico* não é possível a apreensão judiciosa dos problemas de governo, pelo menos modernamente. A ciência geográfica se desdobra de tal modo que se

adapta a tôdas as múltiplas formas das atividades humanas. Assim como sempre se disse que a química está presente em tôdas as manifestações da vida, pode-se agora dizer que a ciência geográfica se encontra no substrato de todos os problemas políticos e sociais.

As denominações dadas aos desdobramentos da ciência geográfica — geografia física, humana, econômica, militar, política, etc. — estão mesmo a indicar a notável capacidade de adaptação da mais geral das ciências à complexidade da vida moderna.

O que se passa com Mato Grosso, como dizíamos, é a melhor prova de que começamos a encarar os problemas nacionais *geograficamente*, o que corresponde a dizer que começamos a emprestar critério científico às nossas decisões de governo.

* * *

Até agora só víamos os aspectos negativos do *espaço geográfico* delimitado pelos

limites territoriais de Mato Grosso — baixo teor demográfico, dissociação entre a parte Norte e a parte Sul. Do mesmo modo, só víamos os aspectos negativos da sua *posição geográfica*, resumidos todos no afastamento, em relação aos centros propulsores do país.

Dessas apreciações unilaterais é que resultou a situação de Mato Grosso, como que entregue à própria sorte e, conseqüentemente, suas imensas dificuldades de govêrno, lutando contra o *espaço* e a *posição* daquele modo encarados.

Sòmente agora começamos a ver os outros aspectos derivados do espaço e da posição geográficos dessas *longínquas paragens*.

No espaço geográfico de Mato Grosso se revela, como que reduzida a um ponto, a mesma luta tremenda, no terreno das competições políticas e econômicas, que assoberba o espaço geográfico do Brasil — o antagonismo entre o Prata e o Amazonas. Suas duas imensas regiões naturais — a do Norte ligada à *facies* amazônica e a do Sul à

facies platina — como que traduzem a síntese; o resumo dos mesmos graves problemas que a oposição das duas grandes bacias criam para o Brasil na América do Sul.

Na posição geográfica de Mato Grosso, a distância é o de menos. A coincidência de seus limites, e das fronteiras do Brasil com os dois países mediterrâneos do continente — essa sim é que define a importância de sua posição geográfica. Todos os problemas decorrentes do Paraguai mediterrâneo, com o tributário do Prata, e da Bolívia mediterrânea, solicitada simultaneamente pelo Prata e pelo Amazonas, assumem aí o máximo de sua intensidade.

Mato Grosso é assim, do ponto de vista de nossa política continental, verdadeira miniatura do próprio Brasil, símbolo expressivo de nossos interesses políticos no continente.

* * *

Tudo faz crer que nos esforçamos em dar realidade a êsse símbolo em justapor as

ações de governo do Estado de Mato Grosso e do Brasil como Estado. Os melhoramentos projetados ou em curso no Noroeste, os transportes aéreos cada dia mais intensos; as medidas de ordem política e militar, o intercâmbio econômico com a Bolívia e vários outros aspectos da atividade governamental, definem bem a tendência à justaposição acima referida.

Essa é a vitória do *espírito geográfico*, do critério científico sobre os processos empíricos, espírito geográfico de que foram fortemente dotados Rio Branco e Calógeras e agora parece generalizar-se à grande parte dos homens públicos de nosso país.

O que se faz necessário é que as idéias políticas sobre Mato Grosso não fiquem difusas, que se corporifiquem em medidas de caráter objetivo e de ordem geral, para o que a Constituição de 10 de novembro contém os necessários dispositivos.

Se no trato das questões, nesse setor capital de nossas atividades políticas, abandonarmos o método das meias medidas, é certo

que teremos realizado um dos grandes feitos da fase culminante em que se encontra a Revolução Brasileira.

PARA OESTE!

Poucas as fórmulas que nesses últimos tempos tenham tido a repercussão da que encima essas linhas e constante da fala do Presidente na noite de S. Silvestre. Há nela todo o imperativo de uma voz de comando e responde a necessidades político-econômico-sociais inadiáveis. Comporta, porém, temas os mais variados, que a sua sintética expressão, como fórmula, não deixa apreender a simples vista.

Se bem que possa vir a ser a reprodução das “entradas” e das “bandeiras”, a marcha para oeste, hoje, não terá a mesma espontaneidade daqueles movimentos que a atração litorânea acabou por estagnar. Agora, um movimento dessa ordem terá todo o sentido de uma contra-ofensiva de larga envergadura

no terreno político, econômico e social. Inclusive deve ser planejada exaustivamente, organizada metódicamente, mas planejada e organizada sem que abra luta com o mar, cuja capacidade de atração é incansável.

* * *

Tôdas as ações político-econômicas se relacionam direta ou indiretamente com o mar. As migrações não são mais que uma sorte de marés humanas. De umas vêzes é do litoral que elas partem, de outras é ao litoral que elas voltam. Ou as migrações remontam as bacias que deságuam no mar, à procura dos divisores de água ou, transpondo as linhas orográficas de menor resistência dos divisores, descem com os vales, à procura do mar. Onde o vaivém das migrações humanas, como mísera limalha ao sabor dos caprichos do grande imã que é o mar.

O caso brasileiro é dos mais sugestivos exemplos dessa verdade. O descobrimento e a colonização se processaram exatamente no

quadro dêsses princípios gerais. Não foi lutando contra o mar, mas aliados ao mar que os descobridores tomaram pé em nossas terras e os colonizadores definiram tão largamente os nossos limites.

É preciso, desde já, que se não confunda a concisão da fórmula com o simplismo de uma arrancada para o sertão.

Para Oeste! não é precisamente voltar as costas para o mar e muito menos abrir luta contra o mar — por mais paradoxal que pareça é estreitar a aliança com o mar, ampliando terras a dentro a vinculação litorânea.

A faixa litorânea que articula o nosso *hinterland* com o mar deverá ser encarada com toda serenidade para a escolha acertada dos pontos de partida do movimento político-econômico-social para o Ocidente, tanto mais quanto é o Atlântico que banha as nossas costas, oceano que encarna a mais viva atração marítima após a descoberta do Novo Mundo.

Três dos países andinos debruçam suas melhores esperanças sobre o Amazonas, im-

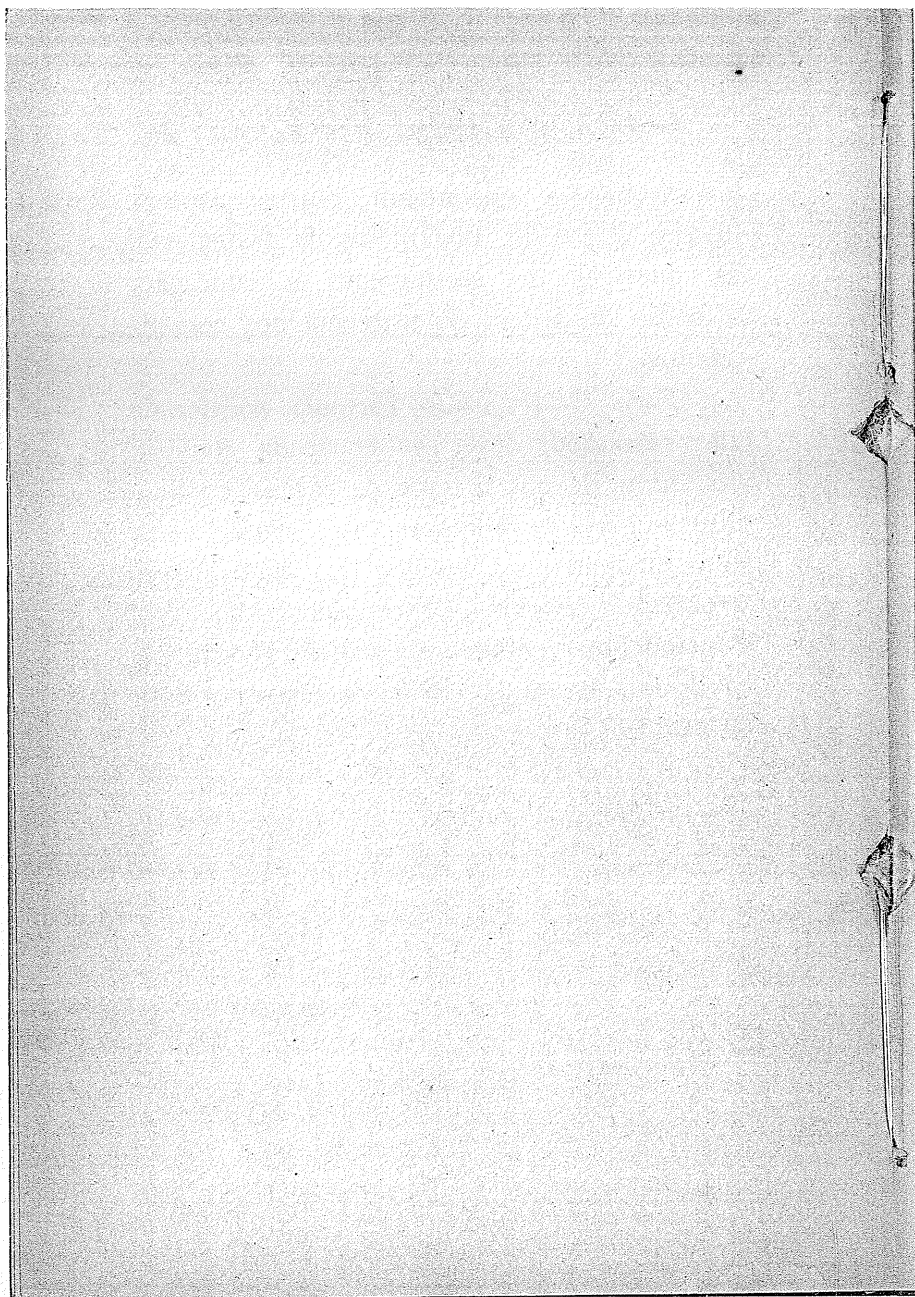
pelidos pela pobreza de articulação de suas costas estreitas, com o Pacífico, cansados pela cabotagem entre o Canal do Panamá e o Estreito de Magalhães, atraídos pelas bôcas do rio-mar em contato majestoso com o Atlântico. Dois dos países mediterrâneos do nosso continente esperam há longo tempo que o Atlântico lhes estenda os braços por intermédio de nossas comunicações terrestres. Por outro lado são inúmeras as possibilidades extrativas nos confins de nosso território à espera da inteligência e do braço do homem para que tenham validade e encontrem no mar os rumos dos centros consumidores.

* * *

Para Oeste! tem tôda a concisão das verdadeiras fórmulas políticas. Quer dizer antes de tudo compreensão e definição da *facies* geográfica do Continente e do Brasil. Em seguida, comunicações, colonização, atividade industrial. Por sua vez, nesses desdobra-

bramentos se encontram outros aspetos ligados à escolha dos meios de transporte, às questões de saneamento e educação, à noção de ordem de urgência dos cometimentos.

Para Oeste! como fórmula política de alto resultado, deve ser encarada como a resultante de um sistema de fôrças, como a direção geral de inúmeras atuações que visem simultâneamente a solução dos mais graves problemas nacionais e a consecução do papel funcional que o espaço e a posição geográfica do Brasil lhe outorgam no continente e para além-mar.



BIBLIOGRAFIA

El mar como fuente de la grandesa de las naciones — Ratzel.

Géographie sociale — LA MER — Camille Vallaux.

La terre et l'Evolution Humaine — Lucien Febvre.

L'Amérique — La Blanche.

Amérique — Falex.

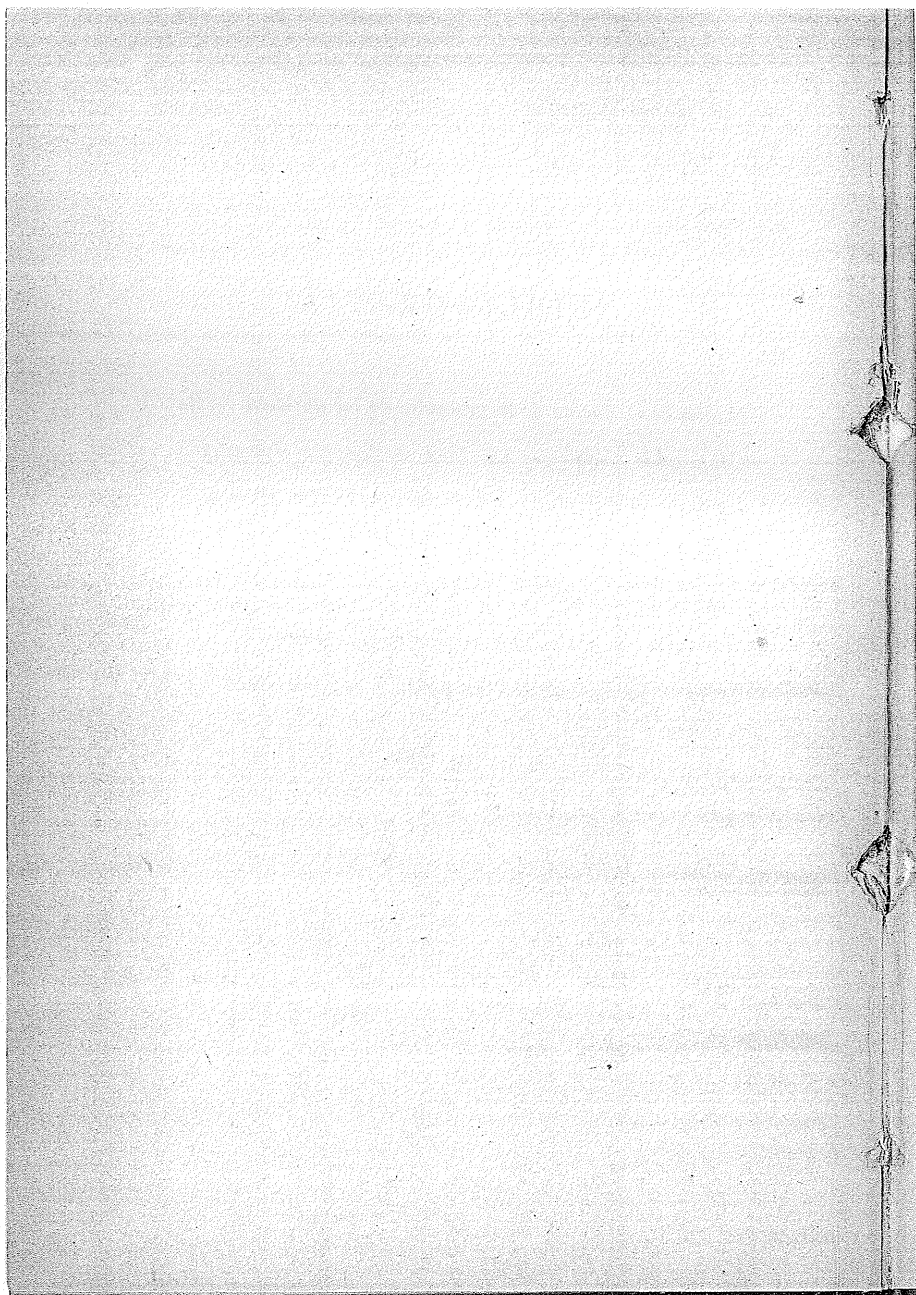
Influence of geographic environment — Semple.

El fator geográfico en la política sud-americana — Malagrida.

Geografia econômica — W. Schmidt.

Geografia política — A. Dix.

* * *



INDICE

<i>Nota à 4.^a edição</i>	5
<i>Introdução</i>	7
Prefácio da 3. ^a edição	27
Prefácio	29
Duas palavras	35

PRIMEIRA PARTE

ASPECTOS CAPITAIS

Capítulo I — Dois antagonismos em presença	41
Atlântico versus Pacífico	43
Amazonas versus Prata	46
Capítulo II — Política de comunicações platina	50
Projeção ferroviária argentina	52
Repercussão sobre o Pacífico e a Amazônia	56
Capítulo III — Capacidade de reação da Amazônia	60
O planalto boliviano e a Amazônia	51
As abertas andinas	67

SEGUNDA PARTE

SIGNOS DE INQUIETAÇÃO POLÍTICA

Capítulo IV — Casos de instabilidade geográfica ..	81
Território boliviano e colombiano	82
O caso uruguaio	91
Capítulo V — Santa Cruz de la Sierra	97
O triângulo simbólico do planalto boliviano ...	98
Santa Cruz solicitada nos rumos de todos os quadrantes	102
Capítulo VI — Influência norte-americana	106
O Mediterrâneo americano	108
Rumos à influência ianque	112

TERCEIRA PARTE

PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL

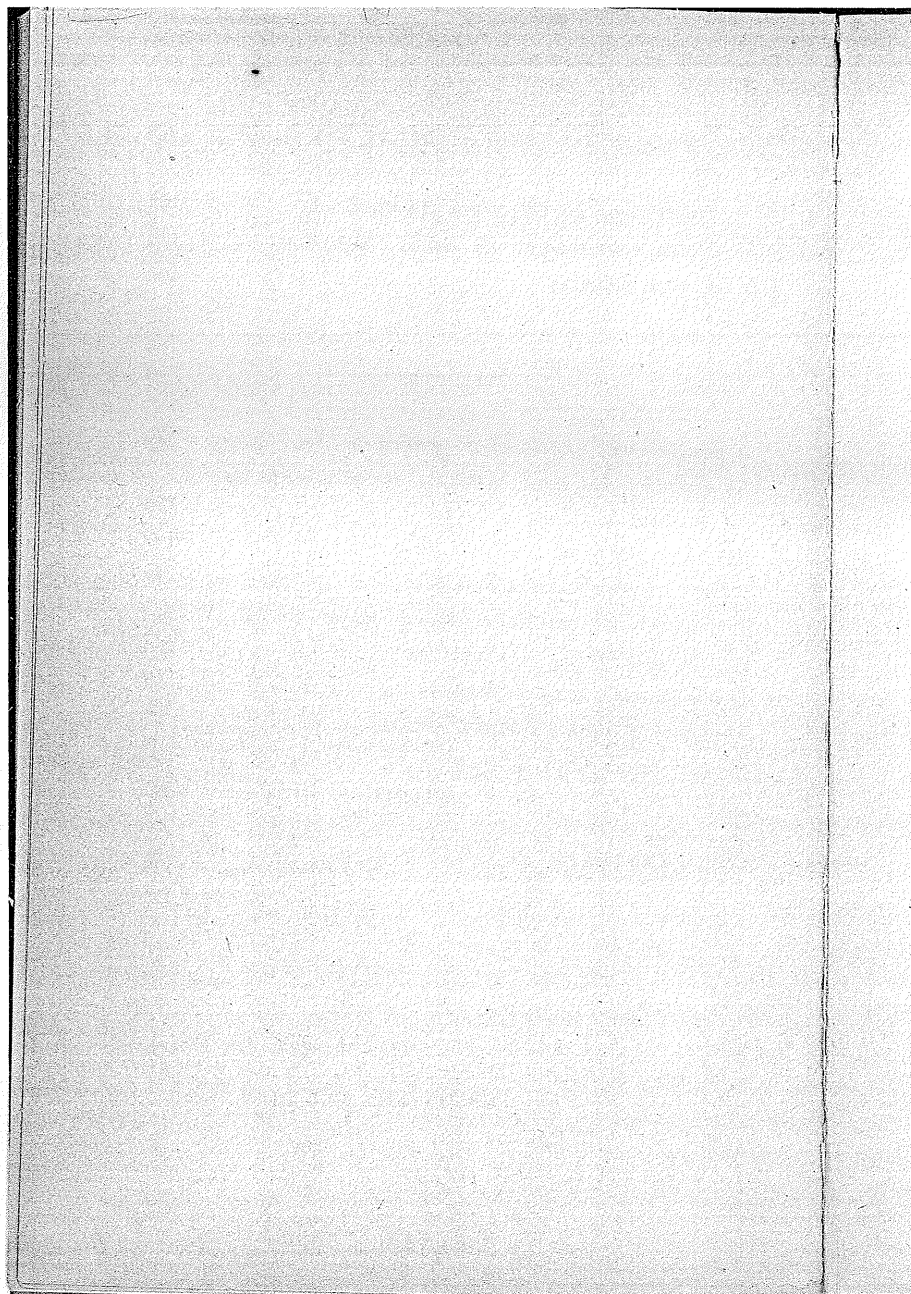
Capítulo VII — Síntese geográfica do Brasil	121
“Regiões naturais” brasileiras	123
Papel funcional desas “regiões naturais”	128
Capítulo VIII — Aspectos decisivos do Brasil pla- tino e do Brasil amazônico	134
Ações neutralizantes sobre a bacia do Prata ..	136
Potencial centrípeto da Amazônia	141
Capítulo IX — Expressão continental do Brasil ..	145
Os transportes e o nosso tipo continental	146

PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL 253

Imperativos à rede aérea sul-americana	153
Fôrça coordenadora do Brasil longitudinal	159
Mais duas palavras	168

APENDICES

A posição como expressão geográfica de Mato Grosso	175
As comunicações como problema essencialmente geográfico	184
Em torno do nosso problema de comunicações	192
Nossas características geográficas de circulação	201
A propósito do papel funcional de nossos portos ..	208
A humanização do S. Francisco	216
O problema das transcontinentais e a política do Brasil ..	222
Projeção atlântica da capital peruana	228
Ligação Santa Cruz-Corumbá	232
Mato Grosso e a política continental do Brasil	235
Para Oeste	243
BIBLIOGRAFIA	249



★ Este livro foi composto e impresso
nas oficinas da Empresa Gráfica da
"Revista dos Tribunais" Ltda., à rua
Conde de Sarzedas, 38, S. Paulo, para
a Companhia Editora Nacional, em
abril de 1947.

